Der Adler

BERLIN, 16. MAI 1939

Heft 7 Preis 20 Pf.
frei Haus 22 Pf.

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Wacht auf der Ruhrzeche

In diesem Heft veröffentlichen wir von dem Sonderberichterstatter des „Adler", Dr. Wolf Strache, einen spannenden Bildbericht vom Einsatz unserer Flak zum Schutze deutscher Industriezentren

FLA

Im Fall eines Krieges ist neben dem Schutz der Bevölkerung die Abwehr feindlicher Luftangriffe auf unsere Schwerindustrie eine der vordringlichsten Aufgaben der Landesverteidigung. Denn die Schwerindustrie ist die Waffenschmiede der Nation, aus deren Walzwerken und Montagehallen die kämpfende Truppe Ausrüstung und Ersatz erhält. Von hier aus führen im Ernstfall weitverzweigte Schienenstränge zu den Depots bis in die Etappe hinter den Fronten, und eine Störung des Nachschubs könnte schwerwiegende Folgen haben. Darum muß schon im Frieden alles getan werden, um jeden Angriff auf die Schwerindustrie im Keime zu ersticken. Diese Aufgabe kann nur von der Luftwaffe gelöst werden, denn der Feind greift aus der Unendlichkeit des Raumes an, in dem andere Waffen nicht zu wirken vermögen. Gegen angreifende Kampfflugzeuge, hat die Luftwaffe zwei Einsatzmöglichkeiten: Jagdflieger und Flakartillerie.
Ein großer Teil unserer Schwerindustrie drängt sich im Ruhrgebiet zusammen. Hier ist nur mit einem von Westen angreifenden Gegner zu rechnen. Unsere Westgrenze entlang aber zieht sich — um die Worte des

Links: Ein seltener Anblick. Durch die Werkstraßen der Zeche fahren die Zugmaschinen mit den angehängten leichten Flakgeschützen

Rechts: Im Mannschaftszug schaffen die Kanoniere ihre Geschütze an den Ort des Einsatzes

Oben: Die Beförderung der zerlegten Geschütze im Innern der Gebäude erwies sich als zu langwierig

Links: Schnell ist Abhilfe geschaffen. Die Zechenarbeiter bauen einen Hebebaum mit Flaschenzug, und mit vereinten Kräften ziehen Kumpels und Kanoniere die Geschützteile hoch. Das flache Dach des hohen Hauses ist mit Bohlen verstärkt, um den Rückstoß der feuernden Kanonen zu verteilen

Unten: So wandert Geschütz um Geschütz, von Arbeiter- und Soldatenfäusten betreut, in die Höhe

K schützt Zeche „Barbara"

Führers zu gebrauchen — der gigantischste Festungswall aller Zeiten. Hunderttausende deutscher Männer schufen in unermüdlicher Arbeit dieses gewaltige Werk aus Stahl und Beton, unsere Baumeister und Ingenieure konstruierten uneinnehmbare Widerstandsnester, an denen sich auch der härteste Gegner die Zähne ausbeißen würde. Dieser Festungswall allein könnte allerdings den Einbruch feindlicher Geschwader nicht hindern, denn er ist erdgebunden und nur zur Abwehr von Erdangriffen bestimmt.

Aber über den Festungswerken auf der Erde, über den Bunkern und Drähten und Tankfallen und Drahtverhauen, wölbt sich bis in größte Höhen unsichtbar ein zweiter Wall: Die Luftverteidigungszone West, gebildet aus den Flugbahnen unserer mit den schnellsten Flugzeugen der Welt ausgerüsteten Jagdflieger und aus den Flugbahnen der Flakgranaten. So schließen die beiden Ringe der Land- und der Luftverteidigung das deutsche Industriegebiet gegen jede feindliche Invasion hermetisch ab.

Der geringen Möglichkeit, daß feindliche Angreifer, begünstigt durch extreme Wetterlagen, diesen Verteidigungsgürtel durchbrechen, ist durch einen weiteren Schutz aller wichtigen Ziele, aller Städte, aller Industrieanlagen Rechnung getragen. Auch im Hinterlande können Flak und Jäger in einer Zahl bereitgestellt werden, die jeden Luftangriff zu einem mehr als verwegenen Unternehmen stempelt.

Während ein Mann schon nach feindlichen Fliegern Ausschau hält, sind . . .

Rechts: . . . die Blicke der Bergleute und Kanoniere noch in die Tiefe gerichtet, aus der weitere Waffen und Ausrüstungsstücke emporschweben

Sonderaufnahmen für den „Adler“
Dr. Wolf Strache

Links: „Erstes Geschütz feuerbereit!“ kann der Geschützführer stolz dem Batteriechef melden

Ebenso schnell, wie sie auseinandergenommen und hochgeheißt waren, werden die Geschütze wieder hinuntergelassen und zusammengesetzt. Die Übung ist beendet

Weiß und Schwarz bewundern das Flugzeug des Piloten Trück, der als erster Flieger in der afrikanischen Steppe von Deutsch-Südwest landete

Deutsch-Südwest 1914

Vor 25 Jahren, im Mai 1914, erlebte Deutsch-Südwestafrika eine Sensation. Der deutsche Flieger Willy Trück landete mit einem Doppeldecker bei Windhuk, nachdem er in einer Höhe von 1200 m die 200 km lange Strecke von Karibib in 1 Stunde 45 Minuten zurückgelegt hatte. Die Leistung war für die damalige Zeit um so erstaunlicher, als die schwierigen Luftverhältnisse noch völlig unerforscht waren. In Windhuk wurde die Deutsche Landwirtschaftsausstellung eröffnet. Die Farmer, die von weither zusammengekommen waren, verfolgten mit Bewunderung die Kunstflüge des Mannes, der den ersten großen Überlandflug in Südwestafrika durchgeführt hatte

Rechts: Ein Reiter auf weißem Pferd diente dem Flieger während der ersten Probeflüge in der weglosen Einsamkeit als Anhaltspunkt. Mit scharfem Blick verfolgte der Mann das Flugzeug. Bei einer Landung inmitten der Klippen und Felsklüfte wäre das Flugzeug verloren gewesen

Links: Der Pilot Willy Trück vor seinem Aviatik-Doppeldecker. Die Maschine war mit einem 6-Zylinder-Mercedes-Motor ausgerüstet

Rechts: Das erste deutsche Automobil und das erste deutsche Flugzeug in Südwest. Die Aufnahme wurde in Omaruru nach einem Schauflug gemacht

Privataufnahmen

Flieger jagen

Die Flieger sind auf See die gefährlichsten Gegner der U-Boote. Sie sehen die U-Boote von weit her, wenn sie aufgetaucht sind und erkennen sie am Schatten oder Sehrohr unter Wasser. Durch ihre weit überlegene Geschwindigkeit sind sie plötzlich und überraschend bei dem entdeckten U-Boot und können dieses durch Maschinengewehrfeuer und leichte Bomben gefährlich beschädigen oder gar völlig zerstören

U-Boote

Die Flotte will sich auf dem Marsch gegen Überraschungen durch feindliche U-Boote sichern. Die Bordflugzeuge werden zum Sicherungsdienst katapultiert

Alle modernen Kriegsschiffe besitzen Bordflugzeuge. Es sind dies kleine, wendige Seeflugzeuge mit zwei Schwimmern oder einem Zentralschwimmer. Zum Teil werden auch kleine Flugboote eingesetzt. Die Bordflugzeuge haben im allgemeinen 2 Mann Besatzung, Flugzeugführer und Beobachter. Der Beobachter navigiert, wickelt den Funkverkehr ab, wirft die Bomben und bedient das bewegliche Maschinengewehr. Nach vorn haben die Bordflugzeuge normalerweise 1 oder 2 starre Maschinengewehre, die vom Führer bedient werden.

An Bord der Schiffe sind diese Flugzeuge entweder auf dem Katapultwagen, auf besonderen Pallungen oder bei modernen Schiffen in kleinen Flugzeughallen untergebracht. Zum Start werden sie katapultiert. Je größer die Windgeschwindigkeit oder die Fahrt des Schiffes ist, um so geringer braucht die Geschwindigkeit zu sein, die dem Flugzeug mit dem Katapult erteilt wird. Nach Beendigung ihrer Aufgabe landen die Flugzeuge in der Nähe ihrer Schiffe und werden mit Hilfe eines Kranes und eines Landesegels an der Seite oder über das Heck des Schiffes wieder an Bord genommen.

Die Bordflugzeuge sind für in See befindliche Schiffe von großem Wert. Sie sind durch ihre hohe Geschwindigkeit und ihr großes Gesichtsfeld besonders gut zur Aufklärung in dem Seegebiet geeignet, durch das die Flotte marschieren muß. Im Gefechtsfalle übernehmen sie die Beobachtung der Geschoßeinschläge für die eigene Artillerie. Dies ermöglicht einem Kriegsschiff, auf große Entfernungen einen Gegner mit Aussicht auf guten Erfolg unter Feuer zu nehmen.

Eine besonders wichtige Aufgabe für die Bordflugzeuge ist die Sicherung der marschierenden Flotte oder des einzelnen Schiffes, zu dem sie gehören, gegen U-Bootsangriffe. U-Boote sind bekanntlich aus der Luft auch bei Unterwasserfahrt zu erkennen, da mit wachsender Beobachtungshöhe auch die Eindringtiefe des Sehstrahls in das Wasser zunimmt. Diese Beobachtungsmöglichkeiten liegen besonders bei klarem Wetter und blauem Himmel vor, wie es vor allem in südlicheren Breiten und dem Mittelmeer anzutreffen ist. Zu dieser Tätigkeit verteilen sich die sichernden Flugzeuge gleichmäßig um die Schiffe herum, die sie sichern sollen. Sie fliegen in einer festgesetzten Entfernung von diesen in unregelmäßigen Kursen hin und her und beobachten die Wasseroberfläche. Sie achten hierbei auf U-Boots-Silhouetten am Horizont, die aufgetauchte U-Boote verraten,

Die Flugzeuge umkreisen die Flotte, die außerdem durch Zerstörer gegen U-Boote gesichert wird. Die Flugzeugbesatzungen sind so geschult, daß sie an geringen Anzeichen das Sehrohr eines U-Bootes erkennen können

Oben und links: Der Kommandant des feindlichen U-Bootes wollte gerade die Angriffsbefehle für sein Boot geben — da entdeckt er im Periskop, daß ein Flugzeug auf ihn zudreht. — Kurze Kommandos — das Boot muß schnell auf Tiefe gehen

oder auf dunkle Schatten im Wasser, oder aber auf die Sehrohre der U-Boote, wenn sie für kurze Zeit die Wasseroberfläche durchbrechen.

Überrascht ein Flugzeug ein noch aufgetauchtes oder nur halbgetaucht fahrendes U-Boot, so nimmt es dieses mit seinem Maschinengewehr unter Feuer und wirft anschließend die für diesen Zweck mitgeführten Bomben. Wird die Anwesenheit eines Unterseebootes nur durch Sichten des Periskops oder eines schwarzen Schattens unter Wasser festgestellt, so wirft das Flugzeug ebenfalls seine Bomben, die dann unter Wasser detonieren und den U-Bootskörper mehr oder weniger durch den Wasserdruck verletzen.

In beiden Fällen ruft das Flugzeug durch Funk- und Sternsignale die in der Nähe stehenden Zerstörer mit zur Bekämpfung des U-Bootes heran. Außerdem werden durch diese Signale die Schlachtschiffe und Kreuzer von der Anwesenheit des U-Bootes unterrichtet und können sich durch Abwehrmanöver bereits abgeschossenen Torpedos entziehen.

Die Ausbildung der Besatzungen für diese Bordflugzeuge wird mit sehr großer Sorgfalt betrieben; die Beobachter sind im allgemeinen Seeoffiziere, die eine Sonderausbildung erhalten. Das Bordflugzeug stellt so eine wertvolle Ergänzung der Waffen eines Kriegsschiffes dar.

Rentzsch, Major

Rechts: Der Tauchbefehl kommt zu spät — schon ist das Flugzeug heran und wirft seine Bomben, die erst unter Wasser detonieren und das U-Boot ernstlich gefährden

Zeichnungen Heinz Raebiger

Das Luftbild bringt es an den Tag

Die Handkammer als Helfer des Soldaten

von Oberst Fischer

Der für die Aufklärung zuständige Offizier eines hohen Stabes am Chemin des Dames sagte mir 1918: „Ihre Luftbilder sind ja sehr schön für ein Album, aber einen militärischen Wert haben sie nicht.“ 1936 schrieb mir der Inspekteur der Aufklärungsflieger und des Luftbildwesens als Geleitwort in mein Buch „Das Luftbildwesen“: „Aufklärung ist ohne Luftaufklärung, Luftaufklärung ohne Luftbild nicht mehr denkbar. Darum ist die Aufgabe des Soldaten im Luftbilddienst verantwortungsvoll und dankbar!“

Welch entgegengesetzte Ansichten. Aber sie zeigen am besten, wie sehr sich der Wert des Luftbildes geändert hat.

Wie der Inspekteur feststellte, ist eine Aufklärung ohne Luftbild heute kaum mehr denkbar. Die moderne Abwehrtechnik zwingt die Flugzeuge in so große Höhen, daß das menschliche Auge nicht mehr in der Lage ist, kleine Einzelheiten zu erkennen. Auch bei Flügen in mittleren Höhen verhindert der Dunst oft eine genaue und scharfe Beobachtung der Vorgänge auf der Erde. Und hier greift das Luftbild ein, das bei Verwendung einer entsprechenden langbrennweitigen Kammer die kleinsten Einzelheiten klar erkennen läßt und bei Benutzung entsprechender Filter den Dunst durchdringt. Oft wird aber auf den Beobachter oben in einsamer Höhe eine solche Menge von Eindrücken einstürmen, daß er sich die Einzelheiten nicht merken, sie vor allem nicht in die Karte einorientieren kann. Es besteht auch die Gefahr, daß er sich täuscht und etwas zu sehen glaubt, was gar nicht da ist oder was er zu sehen wünscht. Aber das Luftbild ist unbestechlich.

Die Karte bringt das Gelände in einem bestimmten Zustand. Sie zeigt wohl Ortschaften, Verkehrswege, Flüsse, Wald und einzelne Bodenbewachsung, aber nie die Felderbebauung. Auch jahreszeitliche Veränderungen kann sie nicht bringen. Und es ist doch militärisch außerordentlich wichtig, zu wissen, ob z. B. ein Flußgelände überschwemmt ist oder der Fluß Niedrigwasser führt.

Je näher der Kampf einem Flußabschnitt kommt, um so mehr wird es den Pionier interessieren, welche Ufer- und Wasserverhältnisse er vorfinden wird. Wird sein Brückengerät reichen, wird Behelfsmaterial vorgefunden? Früher stieg die Spannung von Minute zu Minute, von jedem Meter zum andern, den der Angriff fortschritt. Heute —! Schon Tage vorher wird der Flußabschnitt gelichtbildet, werden Böschungswinkel und Wasserstand, Flußbreite und Uferverhältnisse festgestellt. So kann die günstigste Übergangsstelle ausgesucht werden. Vorhandene Bretterstapel oder Sägewerke zeigen, daß Behelfsmaterial vorgefunden wird. Die Vorbereitungen können an Hand des Luftbildes getroffen werden.

Wie oft wird in einem Kampfgelände ein großes Waldgebiet liegen, in dem die Artillerie in Stellung gehen muß. Die Karte zeigt eine große, bewaldete Fläche, in der früher der arme Artillerist kreuz und quer herumsuchen mußte, um eine geeignete Feuerstellung zu finden. Welch kostbare Zeit ging verloren. Heute wird das Gelände vorsorglich rechtzeitig aufgenommen, und an Hand des Luftbildes kann sich der Artillerist niedrigsten Waldbestand oder Lichtungen aussuchen und unverzüglich Stellungswechsel durchführen.

Die Panzertruppe kann ihr Angriffsgelände vorher studieren und Hindernisse feststellen, ja sie kann nach dem Luftbild fahren, denn es zeigt ja den neuesten Stand des Geländes, jeden Baum und jeden Strauch, jedes Hindernis, das in seiner Breite und Tiefe zu messen ist.

Der Laie wird hier einwenden: Wie ist es möglich, aus dem Luftbild das alles festzustellen!

Nun, aus dem Einzelbild ist das auch nicht möglich. Aus dem Einzelbild, das senkrecht aufgenommen wird, kann man einen einheitlichen Maßstab nehmen, man kann also Anlagen und Strecken in ihrer Länge und Breite feststellen, nicht aber in ihrer Höhe. Das Senkrechtbild zeigt das Gelände ähnlich der Karte. Als Senkrechtbilder bezeichnet man Aufnahmen, deren Aufnahmerichtung lotrecht nach unten gerichtet ist oder nur wenige Grad von der Lotrechten abweicht, wie wir es hier links unten an unserem Beispiel sehen.

Weicht die Aufnahmerichtung weiter von der Lotrechten ab, so entstehen Geneigtbilder, die keinen einheitlichen Maßstab haben. Maße können hier nur auf Parallelen zum Horizont entnommen werden. Diese Bilder bringen das Gelände verzerrt, bilden aber einen größeren Geländeausschnitt ab als das Senkrechtbild.

Das Geneigtbild ist für den ungeübten Betrachter leichter zu lesen als das Senkrechtbild, da es das Gelände so zeigt, wie man es von einem Berg aus sieht. Es hat aber den Nachteil, daß alle senkrechten Gegenstände (Häuser) und Erhebungen das dahinterliegende Gelände verdecken. Im Senkrechtbild dagegen liegt alles klar zu Tage, selbst steilste und tiefste Schluchten sind einzusehen. Der Truppe wird also alle Deckung entzogen. Nur Wald und große Bäume verbergen sie noch, wenn die Tarnung richtig ausgenutzt wird.

Wollte man nun die einzelnen Aufnahmen nacheinander so folgen lassen, daß sie sich gerade berühren, so bestünde die Gefahr, daß zwischen einzelnen Aufnahmen infolge veränderter Flugzeuglage Lücken entständen und der Wert der Aufnahmen dadurch herabgemindert wird. Um das zu vermeiden, decken je 2 benachbarte Aufnahmen einen Teil desselben Geländes. Legt man nun diese gleichen Geländeausschnitte in einer bestimmten Form nebeneinander und betrachtet sie durch ein Raumglas, so sieht man ein Bild mit räumlicher Wirkung. Bodenerhebungen sind als solche zu erkennen, Häuser, Bäume und alle Erhabenheiten treten aus dem Bild heraus. Und nun ist es auch möglich, wie ich vorhin sagte, Böschungen in ihrer Tiefe zu schätzen oder gar zu messen und den verschieden hohen Baumbestand zu erkennen.

Geländeteile, wie Flußabschnitte oder Waldgebiete, können natürlich nicht im Einzelbild aufgenommen werden. Es wurde oben schon gesagt, daß Einzelbilder in einer bestimmten Folge aneinandergereiht

FORTSETZUNG AUF SEITE 26

Was stellt dieses Senkrechtbild dar?
Aufnahme Luftwaffe Freig. RLM Nr. 9197/39
Auflösung Seite 27

Violet zwischen den Fronten

ROMAN VON KURT PERGANDE

Inhalt des bisher erschienenen Teils: Nilson und Marchand, Männer mit dunkler Vergangenheit, wollen Konnossemente von hohem Wert an den Mann bringen. Marchand — mit seinem richtigen Namen Edouard Moré — reist zu diesem Zweck nach Zoppot, um mit Bankier Reuter ins Geschäft zu kommen. Hier trifft er zunächst seine Schwester Violet, die schon als Kind aus dem Kreis ihrer Familie gerissen wurde und die jetzt Reuters Frau ist. Marchand gibt sich nicht zu erkennen und wird auch von ihr nicht erkannt. Reuter hat inzwischen erfahren, wer dieser zweifelhafte Marchand ist, und entschließt sich aus Liebe zu Violet, die Schiffsladung zu übernehmen, um mit dem Kauf der Konnossemente Marchand für immer aus Violets Nähe zu verbannen. Von dem ehemaligen Matrosen Dopmann, der Marchand von seiner Seemannszeit her kennt, erfährt Reuter von einem früheren unsauberen Geschäft seines Schwagers. Inzwischen befindet sich Kapitän Nilson mit der angeblichen Schiffsladung von Gewürzen auf der Fahrt nach Danzig. Ein raffinierter Versicherungsbetrug nimmt seinen Fortgang. Im Laderaum des Schiffes hat Nilson eine Höllenmaschine eingebaut. Es ist fünf Uhr nachmittags, der Augenblick, in dem nach Berechnung Nilsons der Laderaum in Flammen aufgehen müßte.

SECHSTE FORTSETZUNG

Er schloß die Augen. Das Blut pochte in seinen Adern; seine Kehle war trocken wie Watte.
Stille ... Das Schiff vibrierte, wie immer, leise und rhythmisch; durch das geöffnete Fenster drang das Rauschen der Bugwelle. Sonst nichts. Kein Knall, kein Schrei, kein entsetzter Ruf. Totenstille. Sture Nilson stierte auf den Wecker. Zwei Minuten nach fünf —!
Er rieb sich die Augen. Sein Gesicht verlor die Farbe. Es fuhr ihm durch den Kopf, daß er nicht mit einer Ladung Zimt und Muskat — mit Kisten, die mit Steinen gefüllt waren, um das Gewicht zu halten, und im übrigen mit Papier und Holzwolle vollgestopft waren, damit sie gut brennten —, daß er nicht mit einer solchen Ladung nach Danzig fahren könne. Marchand hatte die Konnossemente verkauft; die Aufdeckung des Riesenbetrugs konnte nicht ausbleiben ... Sture Nilson dachte an kein Häuschen mehr in den Staaten; er sah eine Zelle mit einem starken Gitterkreuz vor dem einzigen Fenster ... Er ächzte und zerschmetterte mit einem furchtbaren Faustbieb den Wecker.
Er wankte auf Deck hinaus und rundete das Schiff. Seine Augen schwammen in einem Schleier von Wut und Angst. Er kletterte zur Brücke hinauf, wo er den Zweiten Steuermann antraf.
„Sie bluten an der Hand", sagte der, als Nilson sich neben ihn stellte.
Nilson hob die Faust. Er hatte sich am Glas des Weckers geschnitten; er preßte sein Taschentuch gegen die Wunde und verließ wieder die Brücke.
Er hoffte immer noch, es sei im Kontakt der Höllenmaschine eine kleine Störung eingetreten, die die Auslösung nur verzögert habe. Er konnte mit dieser Ladung nicht nach Danzig fahren! Er konnte ebensowenig beidrehen und nach Stockholm zurücksteuern oder wie verrückt mit seinem Frachter hin und her kreuzen, um Zeit zu gewinnen.
Er hoffte weiter und weiter — aber das Schiff fuhr ruhig und unentwegt seine Bahn.
Die Küste tauchte auf. Er stierte hinüber. Es dunkelte. Die Küste war nahe; das Leuchtfeuer des hohen Turms auf der Westerplatte zuckte grell und gespenstisch über den Abendhimmel.
Ein Motorboot kam ihnen entgegen, das Lotsenboot. Das Boot kam längsseits — dann stockte Nilson das Herz: Hinter dem Lotsen kletterte ein Zollbeamter an Bord!
Natürlich war er sich klar darüber gewesen, daß Zollbeamte an Bord kämen, aber nun, da der Beamte so unvermutet plötzlich vor ihm stand, schien alle Beherrschung ihn verlassen zu wollen. Gewiß, es war nicht zu erwarten, daß der Beamte ausgerechnet in den Laderaum zwei stiege und die Höllenmaschine fände —, das nicht ... Aber konnte man wissen —?
Der Lotse kletterte nach der Begrüßung auf die Brücke.
Der Zollbeamte sagte: „Ich bin gleich mit dem Lotsenboot herausgekommen, Kapitän! Wir haben heute Hochbetrieb."
„Es ist gut", nickte Nilson — und erschrak vor seiner Stimme, die fremd und hohl war. Seine Lippen waren spröde wie Glas.
Der Beamte war ein jüngerer blonder, forscher Kerl. Nilson nahm ihn mit in die Kajüte und legte ihm die Ladepapiere vor.
Peter Carlsen prüfte sie schnell, aber aufmerksam.
„Zimt, Muskat, Stückgüter ... Der Lotse sagte, er werde Sie für heute nacht zu einem vorläufigen Liegeplatz bringen, bis Sie morgen an Ihren Kai verholt werden. An welchen Kai kommen Sie?"
Nilson schluckte. Was wußte er, an welchen Kai er verholt werden sollte? Der Dampfer sollte auf dem Grund des Meeres liegen! An Verholen im Hafen war kein Gedanke gewesen ... „Ich weiß noch nicht. Ich muß erst mit Marchand reden, wohin ich morgen verholt werden soll."
Peter Carlsen hob den Kopf, so schnell, so verblüfft, daß Nilson unwillkürlich zurückfuhr. Dann beugte sich Carlsen wieder über die Papiere und verwünschte sich, daß er sich nicht besser in der Gewalt gehabt hatte. Er dachte an Dopmann und alles, was er ihm erzählt hatte. Und wahrhaftig, hier stand es: Kapitän Sture Nilson!
Nilsons Augen flackerten mißtrauisch. „Ihm gehört die Ladung. Ich weiß nicht, an wen er sie verkauft hat; ich bekomme erst Order ... Sie kennen ihn?"
Verflucht! dachte Peter Carlsen und nagte sich die Lippen. „Flüchtig", murmelte er. Er hatte sich auf scheußlich törichte Weise überrumpeln lassen; wie ein Anfänger hatte er sich betragen. Aber nun noch zu leugnen, nachdem er Nilson mit aufgesperrten Augen angestarrt hatte, wäre zwecklos gewesen. Er gab ihm die Papiere mit einem Kopfnicken zurück, um dann unter Deck zu gehen und Stichproben nach Schmuggelware bei der Besatzung zu machen.
Nilson blieb in der Kajüte zurück, heiß vor Angst. Er begriff nicht, woher dieser Zollbeamte und Marchand sich kennen konnten. War es ein gutes Vorzeichen oder ein schlechtes? In der Luft stand ein Geruch von Lederzeug, von Riemen, Koppel und Revolvertasche. Und dieser junge Kerl war wie das drohende Gefängnis selbst!
Sie hatten die Feuer der Mole passiert. Neufahrwasser. Weitgestreckte Hafenanlagen, Schwimmdocks, gewaltige Krane und pochende Werften.
Die Maschinen stoppten; der Zollbeamte kam nicht zurück. Und Nilson hörte sein Blut in den Halsadern hämmern. Wenn er in China wäre, würde er dem jungen Kerl tausend Dollar unter dem Tisch zugesteckt haben, aus Angst. Aber er war nicht in China. Er war augenblicklich in einem Staat, wo jeder Beamte auf seine Ehre hielt. Auch nur bei Andeutung eines Bestechungsversuchs hätte ihm dieser Bursche das Gericht auf den Hals gehetzt!
Die Maschinen hatten gestoppt; die Trossen wurden geworfen. Nilson starrte auf die Tür, als müßte jeden Augenblick der Beamte, mit der Höllenmaschine in der Hand, hindurchtreten ... Als er immer noch nicht kam, hielt Nilson es nicht mehr in der Kajüte aus: Er wankte mehr, als er ging, auf Deck hinaus.

Das Schiff lag schon vertäut. Der Beamte stand mit dem Lotsen an der Reling, dann legte er, sachlich grüßend, die Hand an den Mützenschirm und sprang hinter dem Lotsen an Land. Nilson stierte ihm mit brennenden Augen nach . . .

Es wurde still auf dem Schiff . . . Nach Mitternacht drang Nilson in den Laderaum zwei ein.

Wieder huschte der Schein seiner Lampe durch den Schacht; wieder kletterte er gewandt und schnell, aber diesmal mit vor Angst keuchendem Atem, über die Kisten, und wieder rasselten und pfiffen die Ratten.

Nilson packte zu, zerrte die Höllenmaschine hervor und stieß einen dumpfen, tierischen Laut aus. Die Kiste war zerstört, zerfressen — die Drähte waren durchgenagt . . . Die Ratten!

Nilson erstarrte vor Wut und Haß. Seine Hände flatterten. Die Ratten! Die Ratten! Er hatte sie nie besiegen können — sie hatten nun ihn besiegt. Zerstört, zerfressen, den Kontakt zernagt . . . Ah! Er ächzte; Blasen standen ihm vor dem Mund.

Er sah es wieder vor sich sitzen, dieses eine dicke schwarze Vieh, das ihn bei seinem Tun beobachtet hatte; er hatte nach ihm gespuckt — und das ließ sich niemand gefallen, nicht einmal eine Ratte, ah!

Zerstört! Zerfressen! Zernagt! Die Hitze stand wie eine Wand im Laderaum. Ihm aber brach der kalte Schweiß aus, und auf einmal mußte er an die Farbigen denken, die damals ihr Leben hatten lassen müssen. Die Gesichter mit weißen Augen hockten hinter den Kisten . . . Er schrie und ließ wie irrsinnig den Kegel seiner Lampe umherhuschen. Aber er erblickte nichts, nicht einmal eine Ratte. Er hörte sie nur rasseln und hämisch pfeifen. Er zog seine Pistole und wußte nicht, weshalb; denn keine Ratte ließ sich blicken.

Er schob die zerstörte Kiste unter die Jacke, kletterte an Deck zurück und warf sie über Bord. Es klatschte . . . Dann wankte Sture Nilson in seine Kajüte.

*

Senkspiel beobachtete wortlos und mit steinernem Gesicht — das sicherste Zeichen, daß er zufrieden war.

Es war das gewohnte festliche Bild. Der Saal war überfüllt. Die Herren in Frack und Smoking, die Damen in großer Abendtoilette. Kostbarer Schmuck blitzte an Hälsen und Fingern und Armen, und tiefe Dekolletés gaben den Blick auf wundervolle Frauenrücken frei.

Der Ansager, den er verpflichtet hatte, leistete Zufriedenstellendes, und seine Mädel machten ihre Sache erst recht gut. Von Anfang an war der Kontakt mit dem Publikum hergestellt gewesen, und fast jedes Modell, ob Vormittags- oder Nachmittagskleid, ob Kostüm, Abend- oder Gesellschaftsrobe, fand aufrichtigen und anerkennenden Beifall. Senkspiel besaß für die Stimmung im Publikum Fingerspitzengefühl wie ein guter Regisseur oder Schauspieler; er verstand scharf zu unterscheiden, ob der Beifall freiwillig und von Herzen kam oder lustlos und mitleidig. Er war zufrieden. Der Erfolg war sichergestellt; auf Namen und Leistung seines Hauses war kein Schatten gefallen.

Jetzt zuletzt kam noch einmal Hanna heraus. Es wurde ganz still vor Verblüffung und Überraschung. Sie trug ein Stilkleid, ein Empirekleid aus schneeweißem Organdy. Die Taille lag dicht unter der Brust; eine lustige Krause umschloß den Hals; den Kopf bedeckte eine große schneeweiße Schute; an den Füßen trug sie weiße Schuhe, die von breiten weißen, bis hoch über die Knöchel hinaufgebundenen Bändern gehalten wurden, und das ganze Kleid war mit Volants und gebündelten weißen Trauben besetzt. Der breite Saum, die Puffärmel, die breite Haube des Hutes — das ganze Kleid ein Zauber der Erinnerung und ein Traum von weißen keuschen Blüten.

Sie lächelte in den Saal und in die Verblüffung hinein, die das in ihr wiedererstandene vorige Jahrhundert hervorrief; sie drehte das Gesichtchen nach allen Seiten, dieses Gesichtchen reiner Mädchenhaftigkeit zwischen der lustigen Halskrause und der breitkrempigen Schute. Ihre Augen waren blank wie bei einem glücklichen Kind, das ein Wunder erlebt, und ihr Grübchen lächelte verträumt und schelmisch.

Sie schritt zurück, anmutig, zierlich, graziös. Beifall begleitete sie, der sich verstärkte, als sie abgetreten war, und als sie auf Senkspiels Wink ein zweites Mal heraustrat, diesmal an der Hand des Ansagers, wurde sie mit Beifall überschüttet.

Senkspiel schmunzelte und schnippte ein Stäubchen, das nicht zu sehen war, von seinem Frackaufschlag. „Fein gemacht, Hanna!"

„Sie ist ein Eindringling und bekommt gleich das beste Modell, unsere größte Überraschung!" rief Lissy. „Ich werde es mir merken, Ludwig Senkspiel!"

Nu grade!

Zum 60. Geburtstag Hans Grades, des deutschen Flugpioniers, am 17. Mai bringen wir dieses Gedicht, das vor 30 Jahren — am 11. November 1909 — in der „Hamburger Woche" erschienen ist

„Der Mensch ist schwerer als die Luft,
Das ist ihm ganz pomade;
Will er mal fliegen, denkt er sich:
Ich mach mich leicht, nu grade!

Das Laufen ist gewiß sehr schön,
Doch auf die Dauer fade,
Der Vogel fliegt, und ich kann's nicht?
Nee, denkt er sich: Nu grade!

Es wurmt ihn, Erdenwurm zu sein,
Verdirbt ihm die Fassade;
Was Hand und Fuß hat, fliegt zur Zeit,
Fällt's ihm auch schwer. Nu grade! — —

Es ist erreicht! Heut' fliegt bereits
'ne ganze Kavalkade,
Und geht man jenseits vom Kanal
Auch in die Luft, — nu grade!

Wer fliegt — hurra, fürs Vaterland —
Links, rechts, wie zur Parade?
Wer fliegt: Hoch, hoch und nochmals hoch?
Der deutsche Aar? Nu — G r a d e !"

„Zu jedem Gesicht das passende Kleid, Lissy! Du kannst als Vamp gehen, aber nicht als Empiremädelchen."

„Ich werde Ihnen nun den ganzen Erfolg verpatzen, Ludwig Senkspiel! Ich gehe jetzt noch einmal über die Bretter, die die Welt und ihr Geschäft bedeuten, und zwar gehe ich ausschließlich als Vamp!"

Betsy, die, zu Senkspiels Erleichterung, ihre Mandelentzündung rechtzeitig überwunden hatte, und Gerda kreischten auf. Lissy war beim Umziehen begriffen und stand in einer lachsfarbenen Hemdhose. Selbst Senkspiel mußte lachen, daß ihm die Tränen kamen. „Ach, Lissy, du bist das verrückteste Huhn, das je meinen Weg gekreuzt hat!"

Es klopfte. Ein Page brachte einen Rosenstrauß; es war ein Busch von zwanzig oder fünfundzwanzig taufrischen dunkelroten Rosen. Auf einem Kärtchen stand: „Fräulein Hanna. M."

„Da haben wir's!" rief Lissy. „Unser Empirekind erntet den größten Erfolg! Ludwig Senkspiel — ich kratz' dir die Augen aus . . . Von wem ist der Strauß, Hanna?" Und ehe Hanna, die flammend rot geworden war, es verhindern konnte, hatte Lissy schon das Kärtchen ergriffen. Ihre Augen wurden schmal. „Olala, mein Kind: Marchand fängt auch mit M an! Olala!"

„Er ist wohl dumm?" stammelte Hanna.

„Nein, verliebt. Senkspiel hat richtig beobachtet — olala!" Jetzt war schon ein unterirdischer Ton von Bitterkeit und Gereiztheit in Lissys Stimme. Es wollte ihr nicht in den Sinn, daß ein Mann wie Marchand nicht ihr, sondern einem Mädchen, das so wenig von Liebe verstand, wie Hanna, den Vorzug gab.

„Wann wollen wir fahren?" fragte Senkspiel und zog die Uhr.

Lissy stemmte die Hände in die Hüften und blitzte ihn an. „Wir haben wochenlang geschuftet, und nun redet der von Fahren! Kommt nicht in Frage. Jetzt wollen wir uns amüsieren! Jetzt wird getanzt, zum Kuckuck!"

„Es ist jetzt halb zwölf. Wir treffen uns um zwei vorm Portal!"

Hanna fing einen nachdenklichen Blick auf, als er ging.

Der Bursche wird sich heute an Hanna heranmachen! dachte Senkspiel, und er erinnerte sich seines Schwurs aus der „Fischgrube". Nein: Hanna sollte diesem Freibeuter nicht zum Opfer fallen! Mit Rosen fing so etwas an, und enden tat es dann im Wasser . . . Hanna kannte dergleichen wohl noch nicht, wie?

*

Hanna hockte auf dem Barschemel und lächelte, wenn Marchand sprach. Er sagte ihr Artigkeiten und Schmeicheleien über ihre mädchenhafte Schönheit; er beugte sich dicht zu ihr hin, so daß seine Lippen fast ihr Ohr berührten, und flüsterte, sie besitze die wunderbarsten Schultern, die er jemals gesehen habe.

Hanna hob das Glas; ihr Grübchen blitzte vor Schalk. Sie trank nachdenkend. Wie oft mochte einer wie Marchand dies einer Frau schon zugeflüstert haben? Sie stellte das Glas zurück und lächelte.

Ein Zigeuner, mit einer bunten Bluse und einer roten Schärpe um den Hüften, in Frackhosen und Lackschuhen, kam und spielte. Es war eine fremdländische Weise. Die Geige sang und weinte, schluchzte und jubelte . . . In der Bar wurde es still; gegen diese Geige kam niemand auf.

Hanna sah dem Mann ins Gesicht. Seine schwarzen Augen starrten auf die Saiten; sein schwarzes Haar hing wild und wirr um seine Stirn. Er ging in die Knie und streckte sich wieder auf. Die Melodie beherrschte ihn. Er spielte, spielte — bis der Genuß in eine Beklemmung sich wandelte.

Er muß nun aufhören! wünschte Hanna. Es war, als ob der Mann mit seinem Spiel ein Tor aufstieße: Was unklar war, wurde verständlich, was dunkel war, wurde hell, und Zögern wollte zur Tat werden. Der Mann spielte unirdisch; das Tor, das er aufstieß, führte zum Himmel.

Er erntete keinen Beifall, als er die Geige erschöpft absetzte; und er ging, nach kleinem Zögern, mit zufriedenem Lächeln. Erst als er verschwunden war, löste sich die Beklemmung.

„Ein teuflischer Kerl!" sagte Marchand und ließ seine Blicke über Hannas Schultern gleiten.

Obgleich Hanna ihr Glas zwischen den Fingern drehte und aufmerksam dieses ihr Tun beobachtete, fühlte sie seine Blicke mit dem feinen Instinkt der begehrten Frau.

Dann legte er ihr leicht eine Hand auf die Schulter und entschuldigte sich für einen Augenblick.

Hanna nickte ihm zu und lächelte.

Kaum war Marchand gegangen, da war, als habe er nur auf diesen Augenblick gewartet, Senkspiel neben ihr. „Na," sagte er, „na, Hannchen?"

„Wollen wir fahren?"

Rechts: **Mit dem Gewitter um die Wette**
Aufnahme Scherl Freig. RLM 4454/39

Zum Muttertag
Aufnahme Dr. Wolf Strache

„Von mir aus herzlich gern. Aber habe ich hier etwas zu sagen?"

„Ja, lassen Sie uns diese Nacht regieren!"

„Es wird schön etwas dabei herauskommen."

„Sie sagen das in einem Ton, Herr Senkspiel —?"

„Hanna — Hanna — passen Sie auch genügend auf sich auf?"

„Was meinen Sie? Denken Sie dabei an Marchand?"

„Nehmen Sie sich vor ihm in acht!" Senkspiel richtete seinen Blick auf seine Fingernägel, als stünde auf ihnen sein Gefühl für Marchand geschrieben.

„Was ihr alle denkt —!" antwortete Hanna nach einer Weile und drehte wieder ihr Glas. „Ja, was ihr bloß alle denkt —! Und Lissy ist auch böse und eifersüchtig; sie hat sich fast die Lippe blutig gebissen, als Marchand mich dreimal hintereinander zum Tanz holte und dann in die Bar einlud. Und Betsy schien auf einmal auch ihr Herz für Marchand entdeckt zu haben; sie lachte leise und gehässig, als ich den Tisch verließ." Sie verzog bitter den Mund. „Wahrscheinlich werden sie morgen zu Johannes laufen und ihm in den Ohren liegen, was ich für ein leichtfertiges Ding sei ... Und Johannes ist sowieso schon böse."

Auch das noch! dachte Senkspiel trocken, bekam aber einen tüchtigen Schreck. „Weshalb ist er böse?"

Hanna erzählte ihre Vergeßlichkeit, infolge deren sie den beabsichtigten Küchenkauf vernachlässigt hatte; dann lächelte sie traurig und nachdenklich.

„Alles zusammen ergibt eine gewisse Erfahrung, Herr Senkspiel! Ich gehöre einfach nicht mehr zu Ihnen und zu Lissy und zu Betsy und all den anderen. Die alle sind frei und können tun und lassen, was sie wollen; sie können anders denken und handeln als ich. Passe ich mich ihrem Leben an, so sagen sie: ‚Alle Teufel, das liebe Kind ist so gut wie verheiratet, führt aber ein Leben, das zu einigen Beanstandungen Anlaß gibt!' Würd' ich mich aber absondern und meinen Weg allein gehen, dann hieße es: ‚Na, nun guckt euch doch das Kind an! Entweder ist sie zurückgekommen und macht mit, oder sie macht nicht mit und bleibt dann aber weg. Außenseiter stören die Gemütlichkeit!' ..."

„Ach, Hanna: Diese Mädchen —!"

Sie schüttelte ernst den Kopf. „Es liegt weniger an den Mädchen als — —"

„— — als an den Umständen? Auch richtig."

Hanna schüttelte abermals den Kopf. „Die Welt ist zu kraus", sagte sie und sah Senkspiel mit leise zweifelndem Gesicht an, als fürchte sie, er begriffe sie nicht. „Man kann es keinem richtig recht machen; immer ist ein Haken bei jeder Sache, und immer hinkt etwas nach, und immer geht die Rechnung nicht auf, und wenn's ans Bezahlen geht, bezahlt man nicht nur die Rechnung als solche, sondern obendrein den Fehler. Und das ist das Schlimmste. Denn hierbei läßt man ein Stückchen Herz nach dem anderen."

Senkspiel legte die Hände auf den Rücken und sah sich unbehaglich um. Er konnte sich für diese Erörterung einen besseren Platz denken als diesen in einer quirlenden Bar. „Schütten Sie nicht das Kind mit dem Bade aus, Hanna! Das Leben ist kein Spaziergang. Wer das behauptet, wäre ein hundertprozentiger Narr. Das Leben ist ein Glutofen mit Leidenschaften und Nöten. Durch diesen Ofen müssen wir alle ohne Ausnahme — auch Sie, ich, Johannes, alle, alle —, und wenn wir herauskommen, müssen wir entweder stark sein und lächeln können, wie alte Leute lächeln, wenn sie auf ihr Leben zurückblicken, oder aber wir haben die Probe nicht bestanden und gehen zugrunde." Er stellte sich auf die Zehenspitzen, um Hannas Ohr näher zu kommen, da sie immer noch auf dem hohen Barstuhl saß. „Und wenn Sie Ludwig Senkspiel für einen albernen Greis halten, Hanna, selbst auf diese Gefahr hin sage ich Ihnen doch, daß Sie mitten in der Erprobung Ihrer Kräfte stehen!"

„Ach, Unsinn!" wehrte Hanna rasch und bleich, weil sie, an Senkspiels Kopf vorbeiblickend, Marchand in der Tür stehen sah.

„Doch ... Aber vergessen Sie eins nicht: Vergessen Sie nie, daß ich immer für Sie da bin!" Als nun auch er Marchand erblickte, schob er die Hände in die Taschen und ging.

„Er bewacht seine Schäfchen wie ein Detektiv", meinte Marchand scherzend, während er sich wieder neben Hanna auf seinen Barstuhl schwang.

Hanna sah ihm in einer Weise ins Gesicht, als sähe sie ihn zum erstenmal in ihrem Leben. „Er meint, Grund zu haben, Herr Marchand."

Er hob das Glas und trank ihr zu und sah ihr über den Rand des Glases hinweg in die Augen.

Eine Furcht wehte Hanna wie ein kalter Wind an, und vor Furcht trank sie. Die Lichter flimmerten, die Gesichter der Leute schwammen in Rauch und Luft, und alle Gesichter waren rund und rot.

Ein Mädchen kam mit einem Bauchladen. Es hatte derbe Hüften, eine pralle Brust und einen großen, dunkelrot geschminkten Mund. Es hatte Schokolade, Zuckerwerk und Salzmandeln zu verkaufen; in zwei Ecken thronte ein großer Bonzo und ein großer Bär. Marchand nahm eine große Schachtel Konfekt; sie war sündhaft teuer.

Hanna schüttelte heftig den Kopf. „Ich mache mir nichts aus Konfekt!" Dann fiel ihr Blick auf den Bonzo, er blickte dumm und drollig drein, und schon sagte sie: „Ich nehme statt des Konfekts den Bonzo, Herr Marchand — darf ich?"

Er lachte nur, packte den Bonzo am Ohr und legte ihn in Hannas Arm. „Haben Sie diese Tierchen gern?"

„Ach ja!"

Er lachte vergnügt wie ein Junge, griff nun auch nach dem Bären und setzte ihn Hanna auf den Schoß, und ehe sie ihn hindern konnte, hatte er alle drei Sachen bezahlt; Konfekt, Bär und Bonzo. Dann blickte er sich nach einem anderen Platz um; beladen, wie Hanna war, konnte sie schlecht auf dem Barstuhl sitzenbleiben.

Als sie vom Bartisch bis zu ihrem neuen Platz gingen, legte er ihr eine Hand auf die Schulter, als ob er damit endgültig von ihr Besitz ergriffe. In diesem Augenblick trat Lissy unter die Tür. Ihr Mundwinkel zog sich schief und verächtlich herab; ihre Hände wurden Fäuste. Dann machte sie auf den Hacken kehrt.

Nun würde sie zu Senkspiel und allen anderen laufen und erzählen, daß sie sich von oben bis unten hatte beschenken lassen! dachte Hanna. Und sie würde ihre Worte mit einem hämischen Lächeln begleiten! Hanna blähte die Lippen.

Marchand redete Gutes und Törichtes. Sie lächelte zu seinen Worten, aber tief in ihrem Herzen hatte sich die Furcht eingenistet. Was hielt er von ihr? Was dachte er von ihr? Noch war er ritterlich; auch, wenn er ihr die Hand auf die Schulter legte, war das nicht weiter schlimm; in einer Bar zu vorgerückter Stunde waren solche kleinen Freiheiten erlaubt. Würde er aber auch ritterlich bleiben?

Er sagte ganz unvermittelt: „Sie sind ein seltsam gutes Mädchen!" Als sie zu ihm aufschaute, ließ er seinen Blick ruhig und mit einem Ernst, den sie zuvor noch nie an ihm bemerkt hatte, auf ihrem Gesicht ruhen. „Darf ich fragen, wie alt Sie sind?"

„Zweiundzwanzig."

„Zweiundzwanzig", wiederholte er gedankenversunken.

„Ich glaube, Sie liebe ich wirklich, Hanna."

„Nein", antwortete Hanna still und wunderte sich am stärksten, daß sie nicht erschrak und so ruhig blieb, „nein, so etwas dürfen Sie nicht sagen ... Aber dann haben Sie mit den anderen Mädchen und Frauen nur gespielt?"

„Es war wohl so."

„Aber Sie haben mit vielen, vielen Frauen so gespielt?"

Er hörte das Entsetzen in ihren Worten und antwortete wieder: „Es war wohl so."

„Und Sie haben nicht ein einziges Mal tief und aufrichtig geliebt?" Nein, sie konnte es nicht glauben: So arm konnte kein Mensch sein!

„Noch niemals. Bis jetzt, bis heute! Und ich glaube, ich könnte gut werden durch Sie."

Hanna stockte das Herz, aber dann lachte sie. „Halten Sie sich denn für schlecht?"

Er sah sie von der Seite an und lächelte wieder. „Wenn man immer nur mit Frauen spielt, ist man dann nicht schlecht und böse?"

Hanna überlegte, dann furchte sich ihre Stirn. „Hören Sie, Marchand! Über die Frauen, die mit sich spielen lassen, brauchen Sie sich auch keine Gedanken zu machen!" Sie hob ihr Glas und trank ihm zu. „Dieses Glas noch, und dann ist es vorbei! Von morgen ab sehen wir uns nicht wieder."

Er machte keinen Einwand, und Hanna wurde froh und leicht zumute. Sie wartete. Als er aber ihr auch jetzt nur schweigend zutrank und immer noch keinen Einwand erhob, ward sie geradezu von Dankbarkeit ergriffen. Sie fand, daß es auf diese Minute angekommen war ... Er war auch damit einverstanden, als sie dann nach einer Weile sagte, daß sie nach Hause wolle.

Als sie aufstand und zur Garderobe ging, lachte sie verdutzt vor sich hin. Die Getränke waren in die Beine gegangen; sie lachte verängstigt und verwirrt.

Er half ihr in den Mantel und brachte sie bis in die Halle. „Ich hole nun den Wagen!" sagte er hier und drückte ihre Hand.

Sie sah an sich nieder und mußte wieder lachen. Sie kam sich beladen wie ein Weihnachtsmann vor: Bär, Bonzo und die Riesenschachtel Konfekt — sie wußte nicht, wohin damit. „Ja, nun bloß schnell nach Hause ... Ehrlich, Marchand, ehrlich: Ich vertrage es nicht. Ich bin auch zum erstenmal richtig in einer Bar gewesen; Johannes liebt es nicht."

Marchand sprang die Treppen hinunter und schritt über den Fahrdamm zum Parkplatz. Sein Gang war leicht und federnd, sein Zylinder blinkte wie ein Helm im Widerschein der Lampen, und die Lackschuhe erglänzten.

Hanna wartete neben dem Portier, der dick und freundlich war, wie ein Portier zu sein hatte. Sie fand, daß er in seinem blauen Mantel und der gold-

geränderten Mütze wie ein Admiral aussähe, und hätte ihn gern angeredet, aber ihr fiel nichts ein. Dann fuhr der große dunkle Wagen vor. Auf einmal, wie aus dem Boden gewachsen, stand er vor ihr; er war geräuschlos wie ein Wildtier gekommen. Der Portier ging und öffnete die Tür.

Marchand drehte das Fenster herunter. „Wollen Sie hinten sitzen?"

„Ach, natürlich hinten! Da hab' ich so schön Platz!"

Der Portier hielt die Tür in der Hand.

Hanna sah zu Marchand hin. Es war von ihm nichts anderes zu sehen, als der Ausschnitt seines Mantels. Dort leuchtete der weiße Seidenschal; er leuchtete weiß und gespenstisch. Nun wurde Hanna wieder bange zumute; sie blickte rasch und ratsuchend den Portier an.

Der stand mit undurchdringlichem Gesicht.

Sie kletterte in den Wagen und kuschelte sich in eine Ecke; sie fühlte sich wohlig müde und schloß für Sekunden die Augen.

Marchand schaltete, um sich kurz zurechtzufinden, die großen Scheinwerfer ein. Weit im Licht der Lampen querte ein Mann den Fahrdamm, der Sture Nilson sein konnte; so schlaksig und die Schultern etwas vorgeschoben ging jedenfalls Sture Nilson . . .

Marchand schaltete auf Stadtlichter um.

Hanna spürte einen eigentümlichen Duft und zog die Nase kraus. Wo kam dieser schwere, süßliche Duft her? Dann hatte sie es gefunden, als sie die Nase gegen die Polsterung steckte, in die der schwere Parfümduft verwoben war . . . Sie schob die Scheibe zurück. „Hören Sie, Marchand: Wer war vor mir in diesem Wagen?"

Marchand, der gerade schalten wollte, drehte sich zurück: „Was Sie alles fragen, Kind —!"

„Wer war die Frau?"

„Die Frau —?"

„Nun schwindeln Sie nicht! Nicht wahr? Natürlich war eine Frau in diesem Wagen! Ihr Parfüm hängt jetzt noch in der Polsterung . . . Brrrr!"

Es sah aus, als wolle Marchand sich vor Belustigtsein ausschütten. „Ist es denn kein gutes Parfüm?" stieß er in Lachpausen hervor.

„Riecht zweideutig . . . Brrrr!"

„Sie machen mich toll!" rief er und rang nach Atem. „Kind, Kind!"

Solch ein weibliches Wesen war Marchand noch nicht begegnet. Er wollte es immer wieder beteuern, und vielleicht war es das erstemal in seinem Leben, daß er nicht log. Diese Hanna plapperte wie ein Kind, und sie war gut wie ein Kind. Er kannte nur jene Frauen, die ihrer selbst überdrüssig waren, ihre Reize in Hotelhallen und auf den Luxusdampfern zur Schau stellten und aus Langeweile kokettierten; er kannte ihr Lächeln ebenso gut wie ihre Parfüme und wußte im voraus, was jede gerade sagen wollte. Dieses Kind hinter ihm im Wagen plapperte — man wußte nie, was im nächsten Augenblick über ihre Lippen käme; sie wartete mit immer neuen Überraschungen auf. Diese Hanna kokettierte nicht mit ihren Reizen und machte sich somit um so begehrenswerter; ihr Scharm war das Grübchen, war die wunderbare Klarheit der Haut, war der sprühende Schimmer ihrer Sternchenaugen und ihre Keuschheit . . .

Kaum war der Wagen davongesaust, da erhob sich aus einem tiefen Sessel in der Halle Frau Violet Reuter und ging mit langsamen Schritten zum Ausgang. Sie blieb stehen, als hinter ihr Marchands Name fiel.

Der Portier sprach mit einem Mann, der wie ein Fischer oder Schiffer aussah und auf unsicheren Beinen zu stehen schien.

„So, Herr Marchand ist nicht da?" Sture Nilson flimmerte den Portier an; seine Lippen waren blau, sein Atem war eine mit Rum getränkte Stichflamme. „Wann kommt er dann wieder?"

„Ist mir nicht bekannt." Der Portier stand zwei Stufen höher als Nilson, bereit, ihm den Zutritt zu versperren.

„Aber er wohnt hier und wird zurückkommen. Ich werde warten!"

„Das wird nicht gehen." Der Portier musterte Nilson noch einmal von oben bis unten: Der Anzug war nicht unsauber, aber der Kerl konnte sich kaum noch auf den Füßen halten.

„Wird nicht gehen —?" Nilsons Stirn schwoll dunkelrot an. „Ich bin sein Kapitän! Verstehen Sie? Ich bin heute abend in Danzig eingelaufen und bin nun hier, weil ich ihm Wichtiges zu sagen habe. Ich komme nicht zum Spaß tief in der Nacht heraus — verdammt!"

Der Portier stand unschlüssig. Einem Kapitän konnte er nicht ohne weiteres die Tür weisen wie einem betrunkenen Matrosen.

„Sie sind Herrn Marchands Kapitän?" fragte in diesem Augenblick Violet.

Der Portier trat zwischen sie und Nilson, als wolle er mit seinem dicken Rücken die Dame gegen des Seemanns Rumfahne schützen. „Gnädige Frau —!" Er verdrehte beschwörend die Augen.

„Wenn der Kapitän Herrn Marchand Wichtiges mitzuteilen hat, muß er hier warten, Portier!" entschied Violet.

Sture Nilson grinste erleichtert und schob sich am Portier vorbei. Er nahm seine Mütze ab und fragte hastig: „Sie kennen Herrn Marchand, Madame?" Der Widerstand des Portiers hatte ihn in Wut getrieben, aber jetzt saß ihm wieder die Angst im Genick. Die Ratten! Ah, die Ratten! Das Gefängnis —! Nie mehr würde er die enge Zelle verlassen; man würde ihn bis zum Lebensende einsperren. Ah, was dachte er überhaupt: Gefängnis? Das Zuchthaus, das Zuchthaus wartete auf ihn! Er ächzte.

„Gewiß, Herr Marchand ist mir bekannt."

„Er wird zurückkommen, Madame?"

Violet sah in Nilsons aufgewühltes Gesicht. „Natürlich wird Herr Marchand zurückkommen, Kapitän!"

„Ob es bald sein wird? Es ist so wichtig, was ich ihm zu sagen habe!"

„Er fuhr gerade fort, bevor Sie kamen."

Nilson riß die Augen auf. „Was? Eben erst fuhr er fort? Mitten in der Nacht? Wohin fährt er mitten in der Nacht, zum Satan?" Er guckte verdattert hoch. „Entschuldigen Sie, Madame!"

Besuch des Chefs der Luftflotte 4 General der Flieger Löhr beim Reichsprotektor Freiherr von Neurath Aufnahme Scherl

Ein merkwürdiger Kapitän, dachte Violet, der so wenig Achtung vor seinem Reeder hat! Sie antwortete kalt und spöttisch und in vollem Bewußtsein, wieviel sie sich hierbei vergab: „Vielleicht bringt er eine Dame fort, Kapitän?"

Die Wirkung, die sie mit ihren Worten erzielte, war eine andere als die erwartete: Sture Nilsons Stirn schwoll wieder dunkelrot an; er rang nach Luft. Während er, von Angst gehetzt, in tiefer Nacht nach Zoppot fuhr, während ihm das Gespenst des Zuchthauses im Genick saß, ging Marchand seinen Weiberabenteuern nach! Nilson vergaß völlig und überlegte sich nicht, daß Marchand ja von der drohenden Gefahr nichts wissen konnte; er war wie verzweifelt. Aber plötzlich glitt ihm ein neuer Gedanke durch den Kopf. Er trat, rasch und lauernd nach rechts und links blickend, an Violet heran. „Kannten Sie die Dame, Madame?"

Violet schwieg und zitterte.

„Hieß sie vielleicht Violet?" drängte Nilson unsinnig.

Violet öffnete ein wenig den Mund; ihr Blick wurde starr und eisig. „Was wissen Sie von dieser Violet, Kapitän?"

Nilson duckte sich unwillkürlich unter diesem Blick, der sich kalt und unerbittlich wie eine Degenspitze gegen ihn senkte, und für Sekunden kam ihm die Besinnung zurück. „Nichts, Madame!"

„Nichts? Das glaube ich Ihnen nicht mehr, Kapitän." Violet war wie verzaubert, so daß Nilson abermals die Augen aufriß: Diese kleine, zierliche Frau, die eben mit ihrem Blick einen Wolf auf den Platz geschickt hatte, lächelte jetzt herzgewinnend und verführerisch. „Nun, Kapitän?"

„Ach, Madame —!" Nilson schluckte grinsend.

Violet tat ein Letztes, um den Widerstand dieses plumpen, ungeschlachten Menschen zu überwinden: Sie berührte mit sanfter Bewegung seinen Arm und legte alle Wärme, deren sie in diesem Augenblick noch fähig war, in ihre Stimme. „Und wenn ich Sie nun bitte —?"

Nilson trat von einem Fuß auf den anderen. „Es ist nichts Besonderes, Madame. Marchand hat mir in Stockholm von dieser Violet erzählt, und ich nehme an, daß er sie liebt. Er sagte mir auch, er kennt sie schon von früher."

„Wie spaßig —!"

„Das hab' ich auch gesagt!" ereiferte sich Nilson. „Herr Marchand ist meines Wissens Franzose. Hat er nun die Dame Violet in Frankreich kennengelernt?"

„So muß es sein, Madame! Er sagte, sie hätten zusammengewohnt."

„Wirklich spaßig, Kapitän!"

Erst nach einer langen Weile, als Violet schon längst verschwunden war und Sture Nilson in einem Sessel, die Beine weit von sich gestreckt, auf Marchand wartete, begriff er, daß die Dame ihn zuletzt ganz höllisch verspottet hatte. — —

Es war kein Laut in der ganzen Wohnung zu hören; auch auf der Straße war der Verkehr verstummt. Johannes war mit seiner Arbeit und mit sich allein. Er las das bisher Geschriebene durch und wurde von solcher Anteilnahme gefangen, als läse er etwas Fremdes.

In den Seiten war die Rede von einem kleinen zwölfjährigen Kerl, der am Fluß aufwuchs und den Fluß, die Fische und die Tiere liebte. Es war eine kleine Welt, in der das Kerlchen lebte und die er mit seinen Gedanken erfüllte, aber Johannes hatte es verstanden, diese kleine Welt des Zwölfjährigen zu weiten und mit klaren, warmen Empfindungen zu schmücken, so, wie einst er selbst den Fluß und seine Welt empfunden hatte. Der kleine Kerl war der rechte Träumer und zukünftige Welteroberer . . . Diese Darstellung war kein Widerspruch in sich. Alle großen Männer, alle Welteroberer, alle Kolonisatoren waren im Grunde ihres Herzens Träumer und packten im entscheidenden Augenblick doch hart und entschlossen zu und zeigten da keine Regung von Mitleid und Gefühlsduselei.

FORTSETZUNG FOLGT

Dr. Hermann Lufft

Sperrzonen britischer W

Ist nach der Entwicklung der Luftwaffe Englands „Splendid Isolation“ in Frage gestellt? Hat die Festigkeit des Britischen Weltreiches, das sich auf seiner Seeherrschaft aufbaut, im Jahrhundert der Luftfahrt nicht einen empfindlichen Stoß erlitten? Und was hat England getan, um der drohenden oder bereits erfolgten Entwertung mancher seiner alten Machtpositionen Einhalt zu gebieten? Mit diesen Fragen, die in der öffentlichen Meinung lebhafter denn je diskutiert werden, befaßt sich unser Artikel

Das Britische Weltreich beruht auf der Beherrschung der See: England selbst ist eine Insel; die wichtigsten Teile seines Besitzes, einerlei, ob es sich um Dominien, Kolonien oder um Indien handelt, sind untereinander und mit England nur durch das Meer verbunden. Seine Machtstellung ist verankert in der Kriegs- und Handelsflotte, in der Güte seines Schiffsmaterials und der Tüchtigkeit der Bemannung. Andererseits beruht sie auch auf den strategischen Landstellungen gegenüber dem Ozean und der Beherrschung bedeutender Wasserstraßen. Die wichtigste dieser strategischen Landstellungen ist England selbst, das dem volkreichsten, tüchtigsten und regsamsten Teil des europäischen Festlands den freien Weg zum Ozean versperrt. Das mußten zuerst die Holländer erfahren, dann wir: Im Weltkrieg fanden wir uns in der Nordsee eingeflascht. Auch der große deutsche Erfolg der Skagerrakschlacht konnte an dieser strategischen Lage nichts ändern. In den Kampf zur See hat die Luftwaffe im Weltkrieg noch kaum eingegriffen: Der Seekrieg wurde dadurch entschieden, daß England von seinen Landstellungen aus die wichtigsten Straßen beherrschte und die englische Kriegs- und Handelsflotte zahlenmäßig stark genug war, um diesen Vorteil der überlegenen strategischen Stellung voll zur Geltung zu bringen. Fast unmittelbar nach dem Krieg setzte sich in Amerika der Gedanke durch, daß für die Seeherrschaft in Zukunft die Überlegenheit der Luftwaffe maßgebend sein werde. 1922 verzichtete man im Washingtoner Vertrag mit England und Japan auf seine Überlegenheit in der Seerüstung und entwickelte die Luftwaffe,

eltpolitik

mit der Amerika dann fast zehn Jahre lang eine Führerstellung einnahm. In dem Meinungsstreit, ob in einem künftigen Krieg das Kriegsschiff oder das Flugzeug für die Beherrschung der See entscheidend sein werde, trat in der Mitte der 30er Jahre eine Klärung ein: Das Rückgrat der Seeherrschaft bleibt stets das Kriegsschiff, das auch für den Luftkampf gerüstet sein muß. Die älteren Großkampfschiffe werden daraufhin umgebaut, das heißt: sie erhalten eine starke Fla-Armierung, eine Deckpanzerung, die der Wirkung der schwersten Bomben (ungefähr gleich der Wirkung der schwersten Granaten) angemessen ist. Der Umbau verschlingt meist soviel Geld, wie das Schiff ursprünglich gekostet hat. Das Flugzeug wird gleichzeitig auch eine gefährliche Waffe der Kriegsflotte und zum Teil den einzelnen Schiffen unmittelbar zugeteilt. (Die größeren Kriegsschiffe haben heute in der Regel mehrere Flugzeuge an Bord.)

Zeichnungen Helmut Skarbina

Ferner werden der Flotte Flugzeugträger und Flugzeugmutterschiffe zugewiesen. Man rechnet heute mit dem engsten Zusammenwirken von Flotte und Luftwaffe, wobei das Flugzeug zum Kriegsschiff in einem ähnlichen Verhältnis steht wie das Kriegsschiff zum Flottenstützpunkt: das Kriegsschiff bildet die Operationsbasis für die der Flotte zugeteilte Luftwaffe. Im militärischen Aufbau des Britischen Weltreichs lautet heute die Parole: Seegewalt und Luftgewalt; Seebeherrschung und Luftbeherrschung. Diese Verbindung kann eine ungeheure Machtsteigerung bedeuten. Doch zunächst erfordert sie einen Neuaufbau der strategischen Stellungen Englands. Mit diesem Neuaufbau wollen wir uns hier beschäftigen.

Nochmals sei festgestellt: Die Kriegsflotte gilt nach wie vor als die Grundlage der Seeherrschaft, der Besitz der die Seestraßen beherrschenden Landstellungen bleibt entscheidend für die Machtstellung Englands. Doch wie der Luftkrieg neue Formen des Kriegsschiffsbaus erzwungen hat, so hat er auch neue Formen für die Landstellungen der Flotte und für die Beherrschung der Meeresstraßen gefordert. Hongkong, Gibraltar und Malta sind in der Zeit des modernen Luftkriegs keine sicheren Ruheplätze mehr für eine starke Flotte. Das gleiche gilt für Portsmouth und Plymouth, die alten englischen Hauptkriegshäfen an der Kanalküste, und das erst in der Wilhelminischen Zeit zu einem Hauptkriegshafen ausgebaute Dover.

Ein moderner Kriegshafen muß gegen Luftangriffe gesichert sein. Hierzu gehört, daß er außerhalb des wirksamen Flugbereichs fremder Fliegerhorste liegt. Auf jeden Fall muß die Anfluglinie fremder Geschwader über große Landstrecken oder von Land aus beherrschte Räume führen, so daß Flak und Jagdgeschwader die angreifenden Bomber hinreichend schwächen und durcheinanderbringen können; die Wucht des Angriffs soll gebrochen sein, bevor er das Hafengelände mit seinen Schiffen und Werftanlagen, mit seinen Docks, Werkstätten, Magazinen und den dazugehörigen Menschen erreicht.

Offenbar sind diese Forderungen in ihrem ganzen Umfang niemals zu erfüllen, und je näher der Hafen dem Feind und den Hauptkriegsschauplätzen liegt, um so schwieriger wird die Erfüllung sein. Früher genügte England die Flottenbasis in beherrschender strategischer Stellung. War sie in exponierter Lage

ein kleines Stück englischen Bodens inmitten eines fremden Gebietes, so wurde die Flottenbasis als starke Seefestung ausgebaut, die sogar mit ihren Panzerbatterien eine Meeresstraße sperren konnte. Gibraltar, auch Malta, Aden, Hongkong sind die bekanntesten dieser früheren Flottenbasen.

Als Seefestungen, Sperrfestungen und als der Hauptfront vorgeschobene starke Stützpunkte für die operierende Flotte behalten Gibraltar, Malta, Hongkong auch heute noch ihren hohen Wert. Zur Abwehr von Angriffen von der See her stehen ihnen auch leichtere Streitkräfte zur Verfügung, U-Boote, Schnellboote, Torpedoboote, Minenschiffe, vor allem aber Flugzeuggeschwader. Doch als Basen für eine strategisch-operativ zu verwendende Flotte eignen sie sich nicht mehr, solange der Gegner in der Luft nicht niedergekämpft ist: die Gefahr feindlicher Luftüberlegenheit, zerstörender Angriffe auf das ganze Hafengelände und die im Hafen liegenden Schiffe ist zu groß, zumal wenn auf dem beengten, gebirgigen Raum (Gibraltar!) die Möglichkeit für die Anlage von Flugplätzen sehr beschränkt ist. Darum sind Gibraltar, Malta und Hongkong im Hinblick auf einen Luftkrieg als Hauptflottenbasen aufgegeben. Selbstverständlich werden sie von einer operierenden Flotte immer wieder mitbenutzt werden.

An die Stelle dieser veralteten Flottenbasen sind die „strategischen Zonen" in beherrschender strategischer Lage getreten. Sie sind gekennzeichnet durch stärkste Konzentration aller Verteidigungsmittel, besonders auch gegen Luftangriffe auf die lebenswichtigen Stellungen und Anlagen, durch räumliche Auflockerung, durch Raumweite der eigenen Stellung. Die Sicherung gegen Angriffe vom Lande und von der See her versucht man auf politischem und auf militärisch-strategischem Wege zu erreichen. Die strategische Sicherung wird vor allem erreicht durch Streuung der angriffsweise einzusetzenden Verteidigungswaffen, wobei das Zusammenwirken dieser Waffen durch die räumliche Lage und durch das einheitliche Oberkommando sichergestellt ist.

Ein Beispiel dieser Art strategischer Zonen ist die britische Stellung im südöstlichen Mittelmeer. Die Hauptstützpunkte bilden den Halbkreis: Cypern, Haifa in Palästina, Suezkanal (mit der Verbindung zum Roten Meer, die hier eine gewaltige Tiefenstaffelung und damit einen beträchtlichen Landschutz der Seestreitkräfte gegen Fliegerangriffe erlaubt), Alexandria — mit der vorgeschobenen Stellung Malta. Der Mittelpunkt der Stellung liegt am Suezkanal; Alexandria ist der größte Hafen, Haifa der Endpunkt der Erdöl-Rohrleitung vom Irak her durch die syrische Wüste. Die Landgebiete: Ägypten, Palästina, Transjordan, Cypern gehören außenpolitisch und vor allem militärisch dem britischen Weltreich an; Syrien ist Mandatsgebiet des befreundeten und verbündeten Frankreich. Tief in das Land hinein ist die Zone durch große Wüsten oder wüstenähnliche Steppen geschützt. In Kairo laufen die englischen Flugstraßen nach Afrika, Mittelasien und Australien zusammen, so daß also auf gesicherten Flugwegen Menschen und Material auch dann herbeigeschafft werden können, wenn die Land- und Seewege gesperrt sein sollten.

Versucht eine fremde Streitmacht zu Wasser oder in der Luft gegen irgendeine Stelle dieser strategischen Zone vorzustoßen, so läuft sie Gefahr, von den anderen Stützpunkten der Zone in Flanke und Rücken erfaßt zu werden. Die Stellungen schützen sich also gegenseitig; der Verteidiger hat unter allen Umständen den Vorteil der inneren Linie und des konzentrischen Einsatzes.

Allerdings sind die Flankenstellungen Cypern und Alexandria weniger gut geschützt als die Mitte, der Suezkanal. Diese Stellung aber ist gefährdet durch den Haß der Araber gegen England wegen Palästina.

Weitere strategische Zonen sind um mehrere Schlüsselstellungen des Weltreiches im Aufbau begriffen. Zunächst ist hier zu nennen die Zone am Ausgang des Roten Meeres, die Italien daran hindern soll, von seinen Küsten am Indischen Ozean oder vom Roten Meer aus Englands Herrschaft über den Indischen Ozean zu stören. Der strategischen Idee nach steht sie in enger Verbindung mit der eben geschilderten Zone Englands im südöstlichen Mittelmeer. Die beiden Eckpunkte dieser Zone sind Aden und Mombasa-Kilindini in Kenia. Weiter gehören zu dieser Zone die Felseninsel Perim in der Straße von Bab el Mandeb, die dem Golf von Aden vorgelagerte Insel Sokrata und vielleicht noch Sansibar.

Im Osten fühlt sich das Empire von Japan her bedroht. Bisher war Hongkong der große Stützpunkt englischer Macht in Ostasien. Es ist heute als Flottenbasis aufgegeben, obgleich seine Verteidigungsanlagen zu Lande und in der Luft in den letzten Monaten sehr stark ausgebaut worden sind. An die Stelle der Flottenbasis Hongkong tritt die gewaltige strategische Zone, die sich von Singapur bis Australien, ja bis Neuseeland erstreckt, deren Mittelstück von den holländischen Sundainseln, einer natürlichen strategischen Zone ersten Ranges, eingenommen wird. Den Engländern gehören also die beiden Flanken: Singapur und die von den nordaustralischen Gewässern mit dem Hauptstützpunkt Port Darwin an weiter nach Süden und nach Osten reichende Linie.

Hier soll uns nur Singapur interessieren. Es gilt heute in der angelsächsischen Welt als der stärkste Kriegshafen der Welt. Am Eingang der engen und langen Straße von Malakka gelegen, ist es eine strategische Sperrstellung ersten Ranges. Es liegt aber vielleicht nicht mehr sehr lange außerhalb des Wirkbereichs japanischer Fliegerhorste. Daher scheint das Problem, einen hinreichend großen Schutzraum gegen Fliegerangriffe zu schaffen, nicht völlig gelöst, obwohl England diesen Kriegshafen möglichst tief landeinwärts zwischen die Insel Singapur und das Festland gebaut und eine vorgelagerte kleine Insel zu einer Luft- und Seefestung ersten Ranges entwickelt hat. Während also die Magazine, die Werkstätten und Docks für die englische Ostasienflotte hierher verlegt werden mußten, scheint der Kriegshafen selbst viel weniger als Ruheplatz für die Flotte gedacht als vielmehr dazu bestimmt, eine operierende Flotte so rasch wie möglich mit Munition, Lebensmitteln, frischem Wasser zu versehen, kleinere Ausbesserungen vorzunehmen, schwerbeschädigte Schiffe noch rechtzeitig im Trockendock zu bergen und die Verwundeten unter Hospitalpflege zu bringen.

Wegen des knappen Raums müssen wir auf die Schilderung der südatlantischen Zone (Port Elizabeth-Simonstown — Kapstadt-St. Helena-Falkland-Inseln) und der australischen Zone verzichten. Jede der besprochenen Zonen zeigt Eigenheiten, die durch Natur und die politische und militärische Lage bedingt sind und die sich mit der weiteren Durchgestaltung dieser Zone nur immer schärfer ausprägen werden.

Jeder Schematismus des Denkens ist hier verschwunden: der Luftkrieg denkt in großen Räumen, die die Natur und Geschichte jeweils einmalig und einzigartig gestaltet hat.

Die interessanteste und am stärksten unter dem Einfluß der Luftwaffe durchgebildete Zone ist England—Schottland selbst mit den nördlich anliegenden Orknes- und Shetlandinseln. Hier sehen wir die Grundsätze der strategischen Zonenbildung entwickelt in Verbindung mit dem Kernland des britischen Weltreiches, das gleichzeitig der Wohnsitz des größten Teils seiner weißen Bevölkerung und der Sitz seiner Rüstungsindustrien ist. Entlang der ganzen Nordseeküste finden wir nur eine Seefestung: Dover am Eingang des Kanals. Die Hauptstellung der englischen Flotte wird in einem Zukunftskrieg (genau wie im Weltkrieg) hoch oben im Norden irgendwo in den Schären der dortigen Küsten sein. Im übrigen sieht England hier im eigenen Lande, wo es der Unterstützung der Bevölkerung sicher ist, die Stärke seiner Stellung in der Aufsplitterung der zur angriffsweisen Verteidigung bestimmten Kräfte. Es gibt eine ganze Reihe von großen Häfen entlang der englisch-schottischen Ostküste; es gibt noch viel mehr kleinere Häfen. Auch die kleinen Häfen können in Angriff und Verteidigung zur See und in der Luft große Bedeutung erlangen. Flugzeuggeschwader, auch motorisierte schwere Artillerie können jederzeit rasch an irgendeiner Stelle der Küste konzentriert werden. Überall im Land verteilte Fliegerhorste ermöglichen, einen Angreifer zu Wasser oder in der Luft von allen Seiten anzugreifen. Die Küstenbefestigungen bleiben also in der Hauptsache auf die Luftabwehr beschränkt. Welches Vertrauen England in dieses Verteidigungssystem der inneren Linie setzt, ergibt sich daraus, daß sich das zweitgrößte der gegenwärtigen Neubaugebiete der britischen Marine an dieser Ostküste befindet, allerdings ziemlich weit im Norden, an der Tynemündung bei Newcastle; hier werden nicht etwa nur kleinere Schiffe gebaut, sondern auch die stärksten Schlachtschiffe von 35000 t. Bei dieser strategischen Zone der englischen Nordseeküste zeigt sich auch, wie im Fall des Heimkriegs die Idee der strategischen Zone verwächst mit der Idee des totalen Krieges, wie sich die Grenzen des militärischen und des zivilen Bereichs verwischen.

Maßgebend ist schließlich nur der Wille der politischen Selbstbehauptung, der Machtbehauptung der Nation.

Man sieht aber auch weiter — was wir bereits bei der strategischen Zone Singapur beobachten konnten —, daß sich die Hauptstellung der Flotte wieder aus der strategischen Zone herauslösen kann, namentlich wenn die strategische Zone nicht gegenüber der Gefahr von Luftangriffen die wünschenswerte Streuung der Flotte erlaubt. Die strategische Zone ist selbstverständlich die operative Basis für die ihr zugewiesene Flotte. Aber ihr Sinn ist gerade auch der, über die wirklichen Kräfte und die wirkliche Kraftverteilung im Innenraum der strategischen Zone den Gegner möglichst zu täuschen, vielleicht auch sehr rasche Verschiebungen vornehmen zu können. Die Hauptmacht der Flotte kann dabei in einer Reserve- und Bereitschaftsstellung ganz außerhalb der Zone gehalten werden, bis ihr überraschender Einsatz erfolgversprechend erscheinen mag. Die operative Hauptstellung der Flotte kann dann an einen anderen Ort außerhalb der strategischen Zone verlegt werden. Die strategischen Zonen werden dann Verteidigungsräume für den Seekrieg zu Wasser und in der Luft, etwa entsprechend der französischen Maginot-Linie und dem System der deutschen Westbefestigung im Landkrieg.

Schließlich kann man noch von Ruhestellungen der Flotte sprechen; es sind Stellungen, in denen die Flotte selbst feindliche Luftangriffe von der See her nicht zu befürchten hat. Als eine solche Ruhestellung für die atlantische Flotte hat England in den letzten Jahren Freetown in Sierra Leone ausgebaut. Die Ruhestellung für die ostasiatische Flotte und für die indischen Gewässer ist Colombo auf Ceylon.

Kennzeichnend für den modernen wehrpolitischen Ausbau des britischen Reiches ist also die Schaffung von strategischen Zonen. In ihnen liegen auch die Knotenpunkte für die Transporte innerhalb des Weltreichs im Kriegsfall. Der Schutz dieser Transporte ist eine ihrer Hauptaufgaben, zumal wenn den entfernt gelegenen Gebieten und den Zonen selbst nur über diese Verbindungen neues Blut und neue Kampfmittel zugeführt werden können. Unter diesen Verbindungen gewinnt die Luftverbindung eine immer wachsende Bedeutung. Doch darf man diese nicht überschätzen; alles kann man nicht durch die Luft transportieren. Der Lufttransport muß auf die hochwertigsten Güter und auf Menschen beschränkt bleiben, besonders wenn der Gegner über eine starke und vielleicht überlegene Luftwaffe verfügt.

Der Adler ruft die Jugend

Es geht jetzt um 1/1000 Sekunde

Geschwindigkeitsmessungen bei den neuesten deutschen Weltrekorden

Von Dr. H. Pauli

Über den Dächern der Großstadt. Eine Rekordmeßstation mit Oszillograph und Kontakt-Chronometer, Askania-Z-Kamera und Feldfernsprecher

Die Weltrekorde einer Heinkelmaschine mit 746,66 km in der Stunde und eines Messerschmittflugzeuges mit 755,11 km in der Stunde haben die ganze Welt in Erstaunen gesetzt. Woher weiß man nun so genau, daß das zweite Flugzeug rund 8½ km/st schneller geflogen ist als das erste? Der Unterschied ist doch so gering, daß schon der kleinste Irrtum bei der Messung das Ergebnis, welche von beiden Maschinen die schnellere ist, verändern könnte. Wenn bei einem Autorennen zwei Kraftwagen um den Vorsprung ringen, ist es am Ziel zu sehen, welcher von beiden der Schnellere gewesen ist. Wie aber stellt man dies bei Bestleistungen fest, die zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Stellen ausgeführt werden?

Es ist leicht einzusehen, daß bei den genannten Rekordflügen mit einer Stoppuhr nicht mehr gearbeitet werden kann. Die Meßstrecke betrug in beiden Fällen 3 km und wurde in weniger als 15 Sekunden durchflogen. Eine Überschlagsrechnung ergibt, daß der Zeitunterschied des einen Rekordes gegenüber dem anderen nur eine bis zwei Zehntelsekunden ausmacht. Da aber eine gewöhnliche Stoppuhr nur auf $^2/_{10} = {}^1/_5$ Sekunden genau abgelesen werden kann, und da ein Mensch fast ebenso viel Zeit braucht, um einen mit dem Auge wahrgenommenen Vorgang durch Drücken eines Knopfes zu bestätigen, reichen also derartige Mittel nicht mehr aus.

Der Gedanke, den Zeitpunkt des Zieldurchgangs mittels Unterbrechung eines Lichtstrahls zu messen, der auf eine Photozelle fällt, ist nicht gut durchführbar, weil das Flugzeug in rund 50 m Höhe fliegt. — Wer aber einmal in der Filmwochenschau Zeitlupenaufnahmen von Pferderennen gesehen hat, wird es für naheliegend halten, auch das Rekordflugzeug kinematographisch mit einer sogenannten Hochfrequenz-Kamera aufzunehmen. In der Tat macht man es so; es sind aber noch weitere Schwierigkeiten zu überwinden. Während beim Pferderennen die Frage weniger wichtig ist, ob ein Pferd für die ganze Strecke eine Zehntelsekunde weniger gebraucht hat als bei einem früheren Rennen, kommt es bei einem Flugrekord gerade auf den letzteren Punkt an. Man könnte da nun so vorgehen, daß man eine Uhr mitphotographiert.

Bildfeld 90×120m

3000m

Kamera B

Kamera A

Oszillograph

Chronometer

Messung der Fluggeschwindigkeit über 3000 m Meßstrecke, wie sie anläßlich des Heinkel-Weltrekordes erfolgte Werkaufnahmen Askania

Dies Verfahren wird z. B. dann angewendet, wenn die Zeit von einem Startschuß ab zu rechnen ist. Hier aber, wo auch die Startlinie bereits in voller Geschwindigkeit überflogen wird, müßte man sowohl am Anfang wie am Ende der Meßstrecke je eine Uhr mitphotographieren und diese Uhren auf $^1/_{100}$ Sekunde genau gleichlaufen lassen. Wenn auch dieses Verfahren im Ausland bis auf $^1/_{20}$ Sek. genau durchgeführt und in Deutschland zu noch größerer Genauigkeit versuchsweise weiterentwickelt worden ist, so ist doch der Aufwand weit größer als bei der im folgenden beschriebenen Einrichtung.

Nicht nur die Zeitmessung, sondern auch die Bestimmung des Überfliegens einer bestimmten Marke macht bei den vorliegenden Geschwindigkeiten bereits Schwierigkeiten. Es handelt sich wie gesagt darum, festzustellen, ob ein Flugzeug in der Stunde mindestens 8 Kilometer mehr zurücklegt als ein anderes. Da die Meßstrecke aber nur 3000 Meter beträgt und in rund 14 Sekunden zurückgelegt wird, muß gemessen werden, ob in dieser Zeit etwa 30 Meter mehr durchflogen worden sind als beim letzten Rekord. Die an den Enden der Meßstrecke aufgenommenen Bilder müssen daher die Lage des Flugzeuges gegenüber den Stangen, die Anfang und Ende der Strecke bezeichnen, auf mindestens 3 Meter genau erkennen lassen. Da die Kamera etwa 100 Meter seitlichen Abstand von der Flugbahn einhalten muß, werden also hinsichtlich der Bildschärfe die höchsten Anforderungen gestellt. Das kinematographische Einzelbild braucht zur Belichtung eine zwar unfaßbar geringe, aber im vorliegenden Fall nicht zu vernachlässigende Zeit. Da das Flugzeug in einer Sekunde 200 Meter durcheilt, würde es bei einer Belichtungszeit von $^1/_{200}$ Sek. immer noch 1 Meter zurücklegen und dadurch im Bild unscharf erscheinen. Um also das Durchfliegen des Ziels genau feststellen zu können, muß man danach trachten, mit möglichst kurzer Belichtung auszukommen. Andererseits muß aber der Augenblick der Belichtung zeitlich möglichst genau erfaßt werden.

Wie bereits erwähnt, macht das Mitphotographieren äußerst genau gehender Uhren Schwierigkeiten insofern, als die Regelung und Vergleichung der Uhren nicht einfach ist, wenn es sich um selbständige Uhren handelt. Man könnte zwar Nebenuhren nehmen, die von einer Hauptuhr gesteuert mit gleicher Genauigkeit und genau übereinstimmend laufen. Wenn aber schon elektrische Verbindungen gezogen werden, ist es einfacher, den umgekehrten Weg zu wählen, nämlich nicht die genaue Zeit von der Hauptuhr zu den beiden Meßkameras zu über-

tragen, sondern die zu messenden Zeitpunkte von den Kameras zur Hauptuhr zu melden und dort mit deren Anzeige zu vergleichen. Zu letzterem Zweck benutzt man Chronographen, d. h. Zeitschreiber, die mehrere Schreibwerke haben. Weil mechanische Schreibstifte nicht so schnell folgen können wie elektrisch-optische Einrichtungen, verwendet man daher mit Vorteil ein Gerät, bei dem der ankommende Stromstoß ein Spiegelchen dreht, über das ein Lichtstrahl auf ein bewegtes lichtempfindliches Papier gelenkt wird. Im Fall des Heinkel-Rekordes wurde ein Oszillograph benutzt, d. h. ein Schwingungsschreiber, der sonst auch zur Untersuchung der menschlichen Sprachlaute oder technischer Geräusche oder Schwingungen verschiedenster Herkunft dient.

Das lichtempfindliche Papier des Oszillographen wird zwar mit gleichbleibender Geschwindigkeit vor dem Spiegelchen vorbeigezogen. Um aber ganz sicher zu gehen, ist bei dem verwendeten Oszillographen eine schwingende Zunge eingebaut, die ebenfalls ein Spiegelchen trägt und 500 Vollschwingungen in der Sekunde ausführt, wenn sie entsprechend angestoßen bzw. elektrisch gesteuert wird. Dadurch wird auf dem Papierband eine Zickzacklinie beschrieben, deren einzelne Zacken in genau $^1/_{1000}$ Sek. aufeinander folgen, vorausgesetzt, daß die Eigenschwingung nicht infolge Temperaturschwankungen beeinflußt ist. Im vorliegenden Fall wurde an ein anderes Spiegelchen des Oszillographen ein Marinechronometer angeschlossen, das jede volle Sekunde ein Zeichen gab. Durch Vergleich dieser Sekundenmarken mit den 500 Schwingungen in der Sekunde kann deren Zahl jederzeit nachgeprüft werden.

Die ersten Messungen von Flugzeuggeschwindigkeiten, bei denen Stoppuhren und andere damals bekannte Verfahren nicht mehr ausreichten, wurden während des Weltkrieges nötig, als man die Geschwindigkeit der Jagdflieger derjenigen der feindlichen Flugzeuge anpassen mußte. Die damalige Heeresleitung wandte sich an die Firma Carl Bamberg, die über große Erfahrungen im Bau feinmechanisch-optischer Vermessungsgeräte verfügte; für den Vermessungsingenieur war es naheliegend, vom Theodoliten ausgehend ein neues Meßgerät zu entwickeln. Da die Aufgabe gestellt war, die Geschwindigkeit nicht nur beim waagerechten Flug, sondern auch bei Sturzflügen, beim Trudeln und anderen Flugzuständen zu messen, ließ man das Flugzeug durch zwei oder drei Registrier-Theodolite verfolgen, welche die Seiten- und Höhenwinkel, die zur Bestimmung der Lage des Flugzeuges im Raum bisher mit dem Auge abgelesen werden mußten, photographisch beispielsweise von Sekunde zu Sekunde festhielten. Aus den aufgezeichneten Winkelwerten konnte jede Flugbahn rechnerisch ermittelt und die Geschwindigkeit für jeden Punkt der Bahn bestimmt werden.

Hierbei mußten die Beobachter das Flugzeug so sorgfältig verfolgen, daß sie es immer in der Mitte des Gesichtsfeldes ihres Fernrohres behielten. Da sich aber die geringste Abweichung zum Nachteil des Ergebnisses auswirkt, ging die ausführende Firma später dazu über, nicht nur die Winkelwerte, sondern auch das Flugzeug durch ein Fernobjektiv mitzuphotographieren, so daß man auf jedem Einzelbildchen erkennen kann, ob das Flugzeug sich in der Mitte des Gesichtsfeldes befunden hat. Geringe Abweichungen von dieser Mittellage können dann durch einfache Berichtigungen der Winkelwerte berücksichtigt werden. Das neue Gerät heißt Askania-Kinotheodolit, weil seine innere Einrichtung große Ähnlichkeit mit einer kinematographischen Aufnahmekamera hat.

Die Meßverfahren dienen nicht nur sportlichen Zwecken. Fortschritte im Flugzeugbau wären heute kaum noch möglich, wenn nicht jede Einzelheit in ihrer Auswirkung peinlich genau gemessen werden könnte.

Mit „B" geht's weiter

Wir lernen das Flieger-ABC

Bodenorganisation: umfaßt die zahlreichen Hilfskräfte — Menschen und Material — ,die einen Flugbetrieb überhaupt erst möglich machen, ohne die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Fliegens nicht denkbar wären. Dazu gehören die meteorologischen Stationen mit ihrer Wetterberatung, die Monteure, denen die Wartung der Motoren übertragen ist, die Männer, die das Flugzeug mit Treibstoff versehen, und nicht zuletzt die Funker, die in ständiger Verbindung mit der fliegenden Maschine bleiben. Meist wird die Bedeutung der Bodenorganisation in der breiten Öffentlichkeit nicht genügend gewürdigt, und doch verdankt die Fliegerei ihr zum großen Teil ihre Erfolge, ohne die tüchtige Bodenorganisation wäre unsere Luftwaffe nicht die leistungsfähigste der Welt.

Bodenwind: ist die Windströmung über dem Erdboden, die auf allen Flugplätzen durch die lustigen rotweißen Windsäcke oder durch graugelbe Rauchfahnen kenntlich gemacht wird. Sie unterscheidet sich oft wesentlich von der Luftbewegung in höheren Luftschichten; ihre Kenntnis ist für den startenden wie für den landenden Flieger gleich wichtig.

Boelcke: Oswald Boelcke war der Begründer der deutschen Jagdfliegerei im Weltkrieg. Er wurde 1891 geboren und erlitt am 28. Oktober 1916 den Fliegertod durch einen Unglücksfall. Boelcke, Ritter des „Pour le mérite", hatte 40 Gegner abgeschossen. In der jetzigen deutschen Luftwaffe trägt das Kampfgeschwader 157 seinen Namen.

Doppelsalut

von

KARL GUSTAV GRABE

Die kleine Residenz war in ungeheurer Aufregung. Alle Welt war wie verwandelt. Geschäft, Beruf? — Freund, wo denkst du hin? — Wer hat Sinn für Geschäfte, wenn ein freudiges Ereignis bevorsteht, ein Ereignis, von dem das Wohl und Wehe des Landes abhängen kann? — Seit Tagen schon staute sich die Menge der Wartenden auf dem Platz vor dem Schloß, und von Stunde zu Stunde wuchs die Erregung. Prinz oder Prinzessin, das war hier die Frage. Ansichten wurden geäußert, Vermutungen ausgetauscht, Wetten abgeschlossen. Es war schon eine aufregende Zeit.
Stumm und majestätisch — Hort der Ruhe in all der Aufregung — lag das Schloß. Ein grauer Riese, dem man es nicht anmerkte, daß sich in seinen Mauern jenes Wunder vollziehen würde, auf das Tausende nun schon seit Wochen warteten. Ja — wer Augen hatte, zu sehen, konnte gar bemerken, daß die Buckelaugen der Fenster des ehrwürdigen Schloßturmes mit leiser Verachtung auf die vor Erregung zitternde Menge herabblickten, als ob sie sagen wollten: „Wie kann man nur so ungeduldig sein! Was haben wir nicht alles gesehen! Sind wir jemals geplatzt vor Neugier oder gar aus dem Rahmen gefallen? — Haltung, Haltung, liebe Leute!" — Man sieht, es waren Fenster, wie sie eines Königlichen Schlosses würdig sind.
Im Schlosse aber war man nicht minder aufgeregt. Diener huschten geräuschlos hin und her, Ärzte kamen und gingen. Das Fieber der Erwartung hatte alle gepackt, vom Küchenjungen bis zum Hofmarschall. Es war eine aufregende Zeit.
Auf dem Platz hinter dem Schlosse stand die Batterie, die den Ehrensalut abfeuern sollte. Prinz oder Prinzessin, war auch hier die Frage. Hauptmann Bums von Bumssenstein, der gestrenge Batteriechef, nahm seine Sache sehr ernst. Sporenklirrend schritt er die Front ab. Plötzlich blieb er stehen, tippte einen Kanonier an die Uniformbrust und schrie: „Prinz — — wieviel?" — „101, Herr Hauptmann!" — „Gut!" — Der Nächste: „Prinzessin — — wieviel?" — — „Nich janz soviel, Herr Hauptmann!" — „Blödsinn! — Prinzessin, wieviel", donnerte der Hauptmann, „wer weiß es?" — „51", scholl es im Kreise. „Na also! Aufpassen, Kerls, wird schon klappen! — Weggetreten!" — Plötzlich kam ihm eine Idee. Wie nun, wenn? — — es überlief ihn heiß und kalt. „Wachtmeister, wieviel Schuß haben wir?" — „120, Herr Hauptmann!" — „Sofort zwei Mann zum Munitionsdepot, 100 Schuß Reserve holen!" — Weiter kam er nicht. Der Adjutant Seiner Hoheit stand plötzlich vor ihm: „Ein Prinz, Herr Hauptmann!" — „Batterie aufsitzen!", und schon jagten sie zum Platz vor dem Schlosse, wo die harrende Menge ihr Erscheinen mit lautem Jubel begrüßte. Gottlob, der Bann war gebrochen. Noch wenige Minuten und die Frage, Prinz oder Prinzessin, war entschieden. „Batterie Feuer!" und „Bumm!" — da fiel der erste Schuß. 20 — — 30 — — 40 — — 50 —, die Spannung wuchs ins Riesenhafte. 51 — — 52!!!! — Ein Prinz, hurra, ein Prinz! — Ein solcher Jubel rauschte über den weiten Platz, daß niemand es bemerkte, wie jetzt strahlenden Angesichts der Adjutant auf den Batteriechef zueilte. „Herr Hauptmann!" er rang nach Luft, „zwei Prinzen! Schießen Sie, was Sie in den Rohren haben!" — Weg war er. Dem Hauptmann wurde der Kragen eng. „Verflucht und zugenäht!" — Keine Reserven — und man war schon beim achtzigsten Schuß. „Gütiger Himmel, was mach' ich bloß?" — Der neunzigste Schuß. Dem Hauptmann brach der Angstschweiß aus allen Poren. „Bumm!", der 101. Schuß. — Ein Augenblick der Stille. Dann brauste ein Jubel gen Himmel, wie ihn die stille kleine Residenz bisher noch nicht erlebt hatte. Alles Warten, alle Ungeduld, selbst die Wetten waren vergessen.

Auf seinem Schimmel hielt der Hauptmann. Sein Hirn arbeitete fieberhaft. „19 Schuß haben wir, fehlen genau 82. Woher nehmen und nicht stehlen?!" — Während er grübelte, rollten ununterbrochen die Salven der Hochrufe über den Platz. „Die brüllen ja lauter als meine Kanonen", dachte der Hauptmann. Plötzlich durchzuckte es ihn. Donnerwetter, das muß geh'n! — Wie hieß doch der alte militärische Grundsatz: Besser fehlgreifen in der Wahl der Mittel, als gar nichts tun! — Mit jähem Ruck riß er den Schimmel herum, ritt vor das Schloßportal und hob die Hand. Langsam verebbten die Rufe. Gespannt blickte alles auf den Hauptmann. „Kinder", begann der mit weithin hallender Stimme, „mal alles herhören! Haben nicht nur einen, haben sogar zwei Prinzen. Unerhörtes Glück für alle. Für mich grenzenlos peinlich. Habe nur für einen Prinzen Munition. Bin erledigt, wenn ihr nicht mitmacht. Also, mal alles herhören! Wenn ich den Degen hebe, ruft die holde Weiblichkeit laut und vernehmlich Pitsch! Wenn ich ihn senke, rufen die Männer Bumm! — Verstanden?! — Habe noch 19 Schuß. Während die abgefeuert werden, wird geübt. Nur markieren. Stimme schonen für später. Also nochmal: Frauen — — Pitsch; Männer — — Bumm! — Klar? — Na denn man los!" — — Und während die Batterie dröhnend einen Schuß nach dem anderen löste, übte der Hauptmann im Schweiße des Angesichtes sein „Pitsch — bumm, pitsch — bumm!"

Kaum war der letzte Schuß verhallt, da hob er den Degen, und aus tausend Frauenkehlen pfiff ein „Pitsch" über den Platz, daß es nur so rauschte. Degen ab — und aus abertausend Männerkehlen erdröhnte ein „Bumm!", daß das ehrwürdige Schloß in seinen Grundfesten erschütterte. Es ging wie am Schnürchen. Degen hoch — pitsch! Degen senkt — bumm! Neben dem Hauptmann stand der Wachtmeister und notierte die Schüsse. 190 — 200 — 201 — — und nun, pitsch — bumm! — der letzte Schuß. Uff, das wäre geschafft! seufzten die Mitglieder der freiwilligen Artillerie und rückten ihre mißhandelten Stimmbänder zurecht. „Nach mir die Sintflut!" brummte der Hauptmann, steckte den Degen ein und ritt zur Batterie zurück. Schwei-

gen ringsum. Plötzlich ein Lachen. Leise, eindringlich, gütig. Auf dem Balkon stand der Prinz. Er hatte alles mitangesehen. „Achtung!" kommandierte der Hauptmann und senkte den Degen. Es war ein feierlicher Augenblick. Jetzt wird er reden, dachte die Menge. Doch der Prinz schwieg. Lautloses Lachen schüttelte ihn. Endlich faßte er sich, trat an die Brüstung und sagte: „Kinder, habt alle Dank! Wunderschön habt ihr das gemacht! Pitsch — bumm!" — Dann aber war es aus. Seine Hoheit lachte, wie ihn noch keiner lachen sah. Unten stand das getreue Volk, sah sich an, sah den Prinzen an — und lachte, lachte. „Die lachen, und ich bezahle die Zeche!" knurrte der Hauptmann. Da nahte der Adjutant. „Seine Königliche Hoheit wünscht Sie zu sprechen!" — „Zu Befehl!" Der Hauptmann stand wie ein Baum. „Da haben wir den Salat!" dachte er, als er die Treppe emporstieg. Man muß schon sagen, es war wirklich eine aufregende Zeit. Krach — bumm! Helm im Arm, linke Hand am Degen, Hacken zusammen, daß die Sporen klirrten, so stand der Hauptmann vor Seiner Hoheit. „Stehen Sie bequem!" sagte Hoheit gnädig. „— — heißen Sie?" — „Egon Freiherr Bums von Bumssenstein!" — „Ausgezeichnet! Kann so bleiben. Im übrigen — —" — „Halten zu Gnaden, Königliche Hoheit", wagte der Hauptmann einzuwerfen, „ich hatte nur, ich mußte — —" — „Weiß schon, weiß schon, mein Lieber, hatten keine Munition. Waren auf solches Glück nicht vorbereitet. Offenjestanden — ich auch nich! — Im übrijen, haben Ihre Sache ausjezeichnet jemacht, Herr — — Major! — Und — — hmm — was Ihre Fähigkeit, das Volk zu exerzieren betrifft, möchte mir weitere Entscheidungen vorbehalten. Männer Ihrer Entschlußkraft kann man brauchen. Ich danke Ihnen, lieber Baron!"

Sinnend schritt der neugebackene Major die Stufen der Treppe hinab. Er hatte mit schlichtem Abschied gerechnet. Und nun, statt des drohenden Zylinderhutes — — Major!!! — Und zu alledem noch Aussicht auf weitere gnädige Entscheidungen! — Egon Freiherr Bums von Bumssenstein seufzte tief und erleichtert. Man kann ihm das nachfühlen. Es war wirklich eine aufregende Zeit.

Fliegerdeutsch

Plauderei über die Zunftsprache des fliegenden Menschen

Heute, zu einer Zeit, da selbst eine gichtkranke Großmutter kaum noch über einen dahinbrausenden Schnellzug staunt, solltest auch du, geneigter Leser, wenn schon nicht zum „Bau" gehörig, etwas in das Gebiet der Fliegerei einzudringen versuchen, technisch und sprachlich; denn du gibst sofort deine Tarnung als blutiger Laie auf, wenn du auf den Flugplatz kommst und dort versuchst, mit dem gebräuchlichen Umgangsdeutsch auszukommen. Bestaune nicht die „Flugzeuge", sondern die „Kisten", wenn diese Dinger heute auch kaum noch irgendwelche Ähnlichkeit mit Margarinetransportmitteln haben. Sprich auch dort nicht vom „Fahren" oder „Abfahren", sonst werden jedem Zuhörer alsbald vor Rührung die Rachenmandeln schwellen; denn es heißt „fliegen" bzw. „starten". Das Fahren überlassen die Flieger neidlos den Straßenbahnen und anderen bedächtigen Vehikeln. Selbst auf dem Erdboden wird nicht „gefahren", sondern „gerollt". Wenn die Landung nach einer Seite hängend erfolgt, so ist die „Kiste" nicht „schief heruntergekommen", sondern der Pilot „schont ein Rad", eine zarte Verschleierung einer Bodenböe (nicht „Windstoß") oder einer „Personalböe" (sprich: Ungeschicklichkeit). Gewöhne dir ferner an, nicht „Flügel", sondern „Flächen", nicht „Propeller", sondern „Latte", nicht „Schwanz", sondern „Rumpfende" zu sagen, und du wirst nicht wie ein Sperling unter Kanarienvögeln unangenehm auffallen. Solltest du Pech haben, daß gerade Nebel herrscht, so mache dir nichts aus diesem „Fliegerwetter". Setze dich in die Kantine und warte die Sonne ab, das ist „Flugwetter". Wenn es zu lange dauert, ist es möglich, daß du etwas zu viel tankst, total „vertrimmt" herauskommst und dich in diesem Zustand so „verfranzst", daß dich ein Schupo nach Hause „peilen" muß. Bist du dort endlich mit einer „Bumslandung" aufs Sofa gekommen, kann es passieren, so du verheiratet bist, daß deine Frau „Gas gibt" oder eine „Stange Koks reinschiebt", bis dir „der Vergaser ersäuft", d. h. die Spucke wegbleibt.

Kürzlich hat mich jemand mal gefragt: „Wann fährt denn eigentlich die große Flugmaschine mit den dicken Flügeln ab, die immer so dolle brummt, so wissen Se: Wuhuhuwuhuhuhu?"

Sofort, nachdem ich von dem herbeieilenden Sanitäter wieder aus meiner bedauerlichen Ohnmacht ins Leben gerufen worden war, setzte ich mich mit leicht angegrautem Haar und schwermütig gewordenem Blick hin und schrieb diesen Artikel.

Günter Praus

30 Jahre später

Der Landesfürst war nach dreißig Jahren wieder einmal zu einem Besuch des Städtchens eingetroffen. Sein Empfang war aufs beste vorbereitet: Musikverein und Ehrenjungfrauen standen bereit. Serenissimus aber schien nicht so recht befriedigt, weshalb die Miene des Bürgermeisters recht sorgenvoll verhängt war. Endlich aber fand er Gelegenheit, den Grund der allerhöchsten Mißstimmung zu erforschen. „Durchlaucht", fragt er, „waren mit Dero diesjährigem Empfang nicht sehr zufrieden?" „Nein", antwortet Durchlaucht wahrheitsgemäß. „Verzeihung, Durchlaucht, es war doch alles dasselbe wie bei Euer Durchlaucht Besuch vor dreißig Jahren." „Gewiß", grollt da Durchlaucht, „einschließlich der Ehrenjungfrauen."

Unser Büchertisch

„Der deutsche Flugsport". Von Peter Supf. Verlag Junker & Dünnhaupt, Berlin. 94 S. RM 3,80.

In diesem schönen Bildwerk, dem der Korpsführer des NS-Fliegerkorps, General der Flieger Christiansen, ein eindringliches Vorwort mit auf den Weg gegeben hat, sind gründliche Sachkenntnis und dichterische Begeisterung zu einer bewundernswerten Leistung vereint. Zahlreiche sorgfältig ausgewählte Aufnahmen von Bastelstunden in der Schule, vom Modellbau und Modellflug, vom Segelflugzeugbau, vom Segelflug und vom Motorflug und schließlich vom Ballonfahren machen den Leser mit allen Gebieten des deutschen Flugsports bekannt. Das Buch ist ein mitreißendes Bekenntnis zum Gedanken der Fliegerei, dem Peter Supf sein Lebenswerk gewidmet hat, es ist ein flammender Aufruf, der gewiß in vielen, vielen Herzen zünden wird.

Georg Böse

„Vollgas! Ein Fliegerleben." Von Franz Schlenstedt. 8 Bildtafeln mit 19 Abbildungen. Verlag Ernst Steininger, Berlin. RM 2,85.

Generaloberst Milch hat dem Buch mit der Lebensbeschreibung Franz Schlenstedts ein ebenso kurzes wie treffendes Vorwort mit auf den Weg gegeben: „Die deutsche Luftfahrt braucht Männer, die ihr mit ganzer Kraft und aus ehrlichem Herzen dienen. Jeder Abschnitt des Buches „Vollgas" zeigt, daß ein Verfasser ein solcher Mann ist." Franz Schlenstedt, der einstige Feldflieger und Flugzeugführer Hauptmann Köhls und jetzige Leiter des Betriebsbüros der Deutschen Lufthansa, wurde schon in ganz jungen Jahren Volontär bei der damaligen „Centrale für Aviatik Hamburg", und seit dieser Zeit ist er der Fliegerei über ein Menschenalter hinweg treu geblieben. Schlenstedts Fliegerleben ist ein Querschnitt durch die Entwicklung der deutschen Luftfahrt selbst: Pionierzeit, Krieg, Zusammenbruch und Wiederaufstieg werden auf 250 Seiten geschildert von einem, der mittätig dabei war. Flott und lebendig geschrieben, bietet das Buch jedem Luftfahrtinteressierten eine willkommene Gelegenheit der Gedächtnisauffrischung. Daß es aber auch über das rein Fliegerische hinaus noch Beachtung verdient, beweisen die ausgezeichneten und packend geschriebenen Kapitel über die Erlebnisse in der französischen Kriegsgefangenschaft, in die der Verfasser nach einem Bombenangriff auf Paris zusammen mit Köhl im Mai 1918 geriet.

Wilhelm Roßmann

Das Luftbild bringt es an den Tag

FORTSETZUNG VON SEITE 10

werden. Derartige Reihenaufnahmen finden Verwendung bei langen, schmalen Zielen, wie es Eisenbahnen und Straßenzüge sind.

Handelt es sich dagegen um ein langes breites Ziel, so werden, um dieses Gelände zu decken, entsprechend viele Streifen nebeneinander gelegt. Auch diese Reihenaufnahmen werden so angesetzt, daß sie sich seitlich nicht nur berühren, sondern überdecken. Dieses Verfahren hat den Vorteil, daß man von jedem Geländeausschnitt ein räumliches Bild zusammenstellen kann.

Klebt man die einzelnen Bilder so aneinander, daß sie möglichst gut zusammenpassen, so erhält man eine Bildskizze, die eine Übersicht über das ganze Gelände gibt. Da aber das Flugzeug bei der Aufnahme nie die gleiche Lage hat — bedingt durch Luftbewegung — so ist in der Bildskizze kein einheitlicher Maßstab.

Durch besondere Geräte ist es aber möglich, alle Bilder auf einen einheitlichen Maßstab zu bringen. Klebt man nun diese — entzerrten — Bilder aneinander und zeichnet auf dem dann erhaltenen großen Gesamtbild das Kartengitternetz auf, entsteht der Bildplan, der einen einheitlichen Maßstab hat und die Eigenschaften der Karte besitzt, jedoch mit dem Vorteil, daß er das Gelände in dem augenblicklichen Zustand bringt. Als Nachteil ist zu nennen,

daß er die Geländeformen nicht zeigt. Sie sind nur dem geübten Beobachter zu erkennen möglich.
Bei der operativen Luftaufklärung wird das Luftbild eingesetzt, um alle Vorgänge weit im Hinterland des Feindes festzustellen. Hier wird nur das Luftbild Ergebnisse bringen, da der Aufklärer so hoch fliegen muß, daß sein Auge versagt.
Bei der taktischen Luftaufklärung unterstützt das Luftbild den Beobachter. Er wird es überall dort einsetzen, wo er etwas sieht oder vermutet. In einzelnen Fällen wird es auch dort eingesetzt, wo es gilt, den Beweis zu bringen, daß der Gegner nicht da ist.
Die Gefechtsluftaufklärung wird das Luftbild dort benutzen, wo eine genaue Zielfeststellung notwendig ist, die dem Beobachter wegen der Masse der Eindrücke oft nicht möglich ist.
Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Tarnüberwachung der eigenen Truppe. Das Luftbild zeigt schonungslos jeden Fehler auf.

Auflösung der Aufnahme von Seite 10
Den Herkules bei Kassel. Das helle Rechteck ist der Unterbau, auf dem sich der turmartige Sockel mit dem Herkules abhebt

Aus allen Himmelsrichtungen

Jedem sein eigener Hubschrauber

Wenngleich noch Zukunftsmusik — beim Patentamt ist immerhin schon so etwas angemeldet worden. Ein Frankfurter besitzt das Patent Nr. 673964 für einen am menschlichen Körper zu befestigenden Hubschrauber mit motorischem Triebwerk. Die ganze Vorrichtung ist auf einem Schild angebracht, das auf den Rücken geschnallt wird. Während die linke Hand einen Steuerhebel zu betätigen hat, stützen sich die Beine in Riemen, durch die gleichzeitig auch das vom Motor getragene Seitenruder bedient wird. Über den Kopf dieses „projektierten Ikarus" dreht sich der Hubschrauber, und unter dem Motorgehäuse, etwa in Gesäßhöhe, befindet sich ein Treibstoffbehälter. Schön wäre ja die Verwirklichung eines solchen Planes, ob aber die Lösung des Menschenfluges wirklich auf diese Weise möglich sein wird, kann wohl auch der erfinderische Frankfurter heute noch nicht ganz übersehen. Immerhin, die Patentnummer ist da, und mit ihr — wenigstens theoretisch — die Devise: „Jedem sein eigener Hubschrauber!" Nbh.

Bühnenkünstler tarnen England

In England werden alle Menschen und Mittel in Bewegung gesetzt, um für den Fall eines Luftkrieges eine wirksame Tarnung durchzuführen. So finden auf Veranlassung des englischen Luftfahrtministeriums in dessen Tarnversuchsanstalt neuerdings Lehrgänge für Bühnenkünstler und Filmarchitekten statt, die luftgefährdete Ziele durch Täuschungsbauten und Schutzanstrich gründlich umgestalten sollen. Beispielsweise will man Gaswerken — von oben gesehen — die Gestalt von Kirchen und Flugplätzen die von weit auseinandergezogenen Dörfern geben. Ob allerdings die Erfahrungen der britischen Bühnenkünstlerschaft hinsichtlich der Perspektive richtig sind, muß erst die Praxis lehren! Ila

Marokkos erstes Flugzeug

Nachdem Marokko vor kurzer Zeit den Bau des ersten Flugzeugwerkes des Landes melden konnte, hört man jetzt von erfolgreichen Probeflügen des ersten vollkommen in Marokko hergestellten Leichtflugzeuges „Colibri". Von diesem Typ sollen nun weitere sechs Maschinen herausgebracht werden, die 70 PS starke Motoren bekommen. — Vor wenigen Wochen wurde im übrigen der erste marokkanische Sportfliegerschein an einen Eingeborenen ausgegeben. Nbh.

Denken – Raten – Lösen!

Kreuzworträtsel

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Teilbetrag, 4 Verwitterungsprodukt, 7 griechische Gottheit, 8 weiblicher Vorname, 10 Handlung, 12 Lebenshauch, 14 Salzwasser, 15 unter Vormundschaft stehende Person, 16 Pflanze des Waldbodens, 18 weiblicher Vorname, 20 Vorfahr, 21 Papagei, 23 Kühlmittel, 24 Getreidepflanze, 25 Endlinie;

b) von oben nach unten: 1 Auskunft, 2 Frühlingsblume, 3 Nahrungsmittel, 4 ägyptischer Gott, 5 Bergwerksgang, 6 Bodensenkung, 7 oberitalienische Stadt, 9 römische Münze, 11 Staat der nordamerikanischen Union, 13 Obstbrei, 14 Gewässer, 17 Sinneswerkzeug, 19 Schutz des Auges, 21 Spielkarte, 22 Flächenmaß. 48866

Silbenrätsel

a — a — beau — bin — cher — de — de — den — der — dez — di — di — e — erb — en — eu — ga — gai — ger — gran — hin — hof — hür — i — i — ka — ka — ke — lauf — ling — lis — list — log — lyp — man — mann — mar — mi — mi — mo — mol — mus — na — ne — ne — nek — nor — phus — re — rec — rei — rich — ro — ro — ro — sa — sa — schall — se — se — ser — son — stab — tar — te — ter — tus — ty — un — was — wi — za

Aus vorstehenden 72 Silben sind 24 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Hermann von Lingg ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Kosakenpeitsche, 2 durch geistige Werte bestimmte Gesinnung, 3 militärisches Würdenzeichen, 4 empfindliche Pflanze, 5 Käferlarve, 6 Unterstellraum, 7 Milchwirtschaft, 8 in Australien heimischer Baum, 9 Falschheit, 10 Name eines Sonntags, 11 Feind, 12 weibliche Gestalt in Schillers „Jungfrau von Orleans“, 13 Titelheld eines bekannten Jugendbuches, 14 Sühnegespräch, 15 Oper von Lortzing, 16 Göttertrank, 17 ansteckende Krankheit, 18 Titelheld eines mittelhochdeutschen Epos, 19 letzter Westgotenkönig, 20 hoheitsvolles Benehmen, 21 bäuerliches Besitztum, 22 leichtathletische Uebung, 23 Angehöriger eines alten Seefahrervolkes, 24 Zeichen des Tierkreises. 48860

Gitterrätsel

a, i i i, k k, l l, m m m m, n n n n, r r, s s s s s s, t t, u u u u u u u

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagerecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung:

1 chemischer Grundstoff, 2 aus dem Rhönsegelflug bekannte Persönlichkeit, 3 Haufenwolke. 48847

Immer die gleiche Mitte

1. —na— 2. —na— 3. —na— 4. —na— 5. —na— 6. —na—

a — an — be — berg — do — leu — nas — res — so — te — tor — werk

Die Silben ergeben, an Stelle der Striche richtig eingesetzt, mit den vorhandenen Mittelsilben Wörter folgender Bedeutung:

1 Stadt in Vorderindien, 2 Südfrucht, 3 Tonstück, 4 Stadt im Erzgebirge, 5 große mitteldeutsche Industrieanlage, 6 Wirbelsturm.

Bei richtiger Lösung nennen die Anfangsbuchstaben dieser Wörter ein Gestein. 48868

Auflösungen der Rätsel aus voriger Nummer

Rösselsprung: Der Morgen ist die Jugend des Tages: Alles ist heiter, frisch und leicht; wir fühlen uns kräftig und haben alle unsere Fähigkeiten zu völliger Disposition. Man soll ihn nicht durch spätes Aufstehen verkürzen, noch auch an unwürdige Beschäftigungen oder Gespräche verschwenden, sondern ihn als die Quintessenz des Lebens betrachten und gewissermaßen heilig halten. Schopenhauer.

Magische Addition: 1 Firmament, 2 Legierung, 3 Indianer, 4 Eindecker, 5 Garderobe, 6 Eisenbart, 7 Restaurant. — Flieger.

Erdkundliches Silbenrätsel: Was heute nicht geschieht, ist morgen nicht getan. — 1 Wolgast, 2 Amalfi, 3 Santos, 4 Hermannstadt, 5 Edam, 6 Urbino, 7 Tauber, 8 Elbing, 9 Neiße, 10 Italien, 11 Charbin, 12 Tahiti, 13 Gadebusch, 14 Erfurt, 15 Salzburg, 16 Chile, 17 Ingolstadt, 18 Elba, 19 Hameln.

Kreuzworträtsel: a) 2 Parallele, 10 Reh, 11 Emil, 12 Lese, 14 Hume, 15 Oran, 16 Zer, 18 Rumaenien; — b) 1 Chlor, 3 Arena, 4 Re, 5 Lehre, 6 Emu, 7 Lima, 8 Elend, 9 Peru, 13 Sam, 17 Ei.

Lachen ist die beste Medizin!

„Kannste nicht noch ein bißchen mehr Gas geben, Fritze?“

Zeichnung Rose

Vorzug

Lehrer in der Geschichtsstunde: „Wer kann mir sagen, in welcher Hinsicht die alten Griechen uns heute voraus waren? — Nun?“ — „Sie brauchten nicht Griechisch zu lernen!“

Bischof und Bauer

Ein alter Bauer fuhr zusammen mit einem Bischof im gleichen Abteil zur Stadt. „Pfarrer?“, knüpfte der gute Alte ein Gespräch an. — „Nun ja“, erwiderte der Geistliche voller Bescheidenheit, „ich bin es einmal gewesen.“ — „Aha, zu viel getrunken?! Ich kenne das,“ meinte das Bäuerlein mit einem von Mitleid und Sympathie gemischten Ausdruck.

Entgegenkommend

In der kleinen Garnisonstadt eines Balkanstaates ließ sich ein Offizier, der auf ein möglichst militärisches Aussehen seiner Leute auch in der Haar- und Barttracht größten Wert legte, einen seiner Soldaten kommen. „Sie müssen sich einen Schnurrbart wachsen lassen“, bemerkte er, nachdem er sich den Mann prüfend angesehen hatte. „Zu Befehl!“ „Und nicht einen von diesen läppischen kleinen, sondern einen richtigen großen Schnurrbart.“ Das Gespräch war nun eigentlich beendet, aber der Soldat blieb unbeweglich stehen. Nach dem Grund gefragt, entgegnete er in einer auf Bescheidenheit frisierten Unverfrorenheit: „Welche Farbe soll der Schnurrbart haben, Herr Leutnant?“

Der kleine Leser

Mutter: „Was liest du, Hans?“ — „Ich weiß nicht.“ — „Aber du liest doch sogar laut!“ — „Ja, aber ich höre nicht zu.“

Auslegung

„Ich fand die beiden miteinander auf der Straße im Handgemenge“, eröffnete der Wachtmeister seinen Bericht auf der Polizeistation. „Das ist nicht wahr“, entgegnete der mutigere unter den beiden Verhafteten, „wir haben uns nicht gehauen, wir haben nur versucht, voneinander loszukommen!“

Sparsamkeit

Pat Murphy, ein waschechter Schotte, hatte sich im Ausverkauf billig ein Dutzend Kragen erstanden und sich dann noch ebenso wohlfeil ein Fläschchen Tinte gekauft, um die Kragen zu zeichnen. Auf dem ersten bringt er seinen vollen Namen „Pat Murphy“ an, während er sich bei allen anderen damit begnügt, einfach „dito“ zu schreiben.

Unter Freundinnen

„Sie möchte ihre Verlobung mit Heinz noch eine Zeit geheim halten.“ — „Ich verstehe, sie möchte es ihm zuerst erzählen.“

Selbsterkenntnis

Mit schlotternden Gliedern betrat der Negerboxer den Ring, denn er hatte Grund, die berüchtigten Kinnhaken seines Gegners zu fürchten. „Nur Mut, Sam!“ versuchte ihm sein Manager Selbstvertrauen einzuflößen, „du mußt dir immer nur sagen: Ich werde ihn niederschlagen. Paß auf, du wirst es dann schaffen!“ — „Alles schön und gut“, sagte Sam kleinlaut, „aber ich weiß am besten, was ich für ein Lügner bin.“

Der Adler erscheint 14-täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich, einschließlich 6 bzw. 9 Rpf Postgebühren, hierzu 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Stellvertreter sowie verantwortlich für den allgemeinen Teil Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg. Verantwortlich für Luftwaffe und Technik Josef Grabler, Berlin-Lichterfelde. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Mindestauflage für dieses Heft über 300 000. Pl. 2. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61 — Entered as second class matter at the Post Office, New York, N. Y. — Printed in Germany.

Rechts: Freiübungen und Gymnastik geben nach der Arbeit die notwendige Entspannung und Auflockerung

Links: Reichsminister Rudolf Heß, selber ein leidenschaftlicher Flieger, neben Chefkonstrukteur Professor Messerschmitt, dem Betriebsführer, im fröhlichen Kreis in der Werkskantine

Die deutsche Flugzeugindustrie mit ihren modernen Anlagen und ihrer sozialen Betriebsführung steht in dem großartigen Wettstreit, der in der nationalsozialistischen Wirtschaft um die Erfüllung des Programms „Schönheit der Arbeit" entbrannt ist, mit an erster Stelle. So wurden am Nationalen Feiertag des deutschen Volkes auch die Messerschmitt-Werke in Augsburg, in denen diese Aufnahmen gemacht worden sind, beim Abschluß des Leistungskampfes zum nationalsozialistischen Musterbetrieb ernannt

Durch die sorgfältige Ausbildung ihrer Lehrlinge schafft sich das Werk einen arbeitsfreudigen, tüchtigen Nachwuchs

Sonne an den Arbeitsplatz!

Wie wohl tut die Arbeitspause in dem sonnendurchfluteten Hof des Werkes, der eher an einen gepflegten Landsitz als an die unmittelbare Nähe unermüdlich laufender Maschinen und donnernder Motoren erinnert!

Sonderaufnahmen für den „Adler" Margarete Thiel

Seit nunmehr 15 Jahren ist in Ägypten die Schulpflicht eingeführt. Unser Bild zeigt eine Klasse einer „Elsami-Schule", die mit unseren Volksschulen vergleichbar ist und die nach dem Gesetz jedes Kind besuchen muß

Die ägyptische Jugend trainiert hart für die Olympischen Spiele in Finnland 1940. Die kleinen Erfolge in Berlin haben die ägyptische Sportbewegung aufgemuntert und zu neuer intensiver Arbeit angespornt Aufn. Weltrundschau (7)

Links unten: Bewaffnete Kamelreiter. Seit Jahrtausenden sind die Beförderungsmittel außerhalb der motorisierten Städte Ägyptens die gleichen geblieben. Nach wie vor bedienen sich die Bewohner der „Wüstenschiffe", die immer noch die sicherste und schnellste Verkehrsmöglichkeit durch die Wüste sind

Das Straßenbild in Kairo mutet mehr europäisch als orientalisch an. Die junge Ägypterin hat den Schleier abgelegt und kleidet sich wie ihre europäische Schwester. Der Fes ist aber nach wie vor die allgemein übliche Kopfbedeckung des Ägypters, auch der König trägt ihn

5 Minuten weiter ist die WÜSTE

Ägypten, das Land zwischen gestern und heute, ist durch die englische Interessenpolitik unerbittlich in den Wirbel der politischen Ereignisse hineingerissen worden. Der kaum erkämpften Souveränität droht neue, tiefere Abhängigkeit. Im Schatten der Pyramiden versuchen englische Militärs und englische Agenten das ägyptische Volk vor den Karren der imperialistischen Politik Großbritanniens zu spannen, indem sie die Lüge einer Bedrohung Ägyptens durch Italien populär zu machen suchen. Wird dieses neue britische Attentat auf die Freiheit eines unabhängigen Landes gelingen, oder wird es ein neues Erwachen am Nil geben?

Bei allen Fortschritten aber bleiben die alten Lehren des Islams erhalten. In der ältesten Universität der Welt, der Al-Azahr-Moschee, wird der gebildete Nachwuchs von alten Gelehrten unterrichtet

Wenige Minuten von Kairo, der ägyptischen Hauptstadt, entfernt beginnt die Wüste. Schon in den Vorstädten sind die Straßen nicht — wie in der Hauptstadt — gepflastert oder asphaltiert. Die Fahrdämme bestehen aus festgestampftem Lehm, der täglich gewässert und gewalzt werden muß

Zum Bild rechts: Im Schatten der Pyramiden sind moderne Hochhäuser entstanden, Geschäftsviertel, die rein europäisch anmuten, mit ihren vielstöckigen Häusern, ihren großen Parkplätzen und ihrem motorisierten Straßenleben

In der Filmstadt Babelsberg entsteht zur Zeit unter der Regie von Prof. Karl Ritter ein großer historischer Film „Kadetten", der den heroischen Einsatz des preußischen Kadettenkorps während des Siebenjährigen Krieges zum Vorwurf hat. Unsere Bilder zeigen (oben) Prof. Ritter in Babelsberg während einer Drehpause, in der er Gästen von der Luftwaffe und vom Heer die gedrehte Szene erläutert. Rechts: Carsta Löck, die als Köchin die Film-Kadetten betreut, inmitten ihrer Schützlinge Aufnahmen Ufa

Deutsche KADETTEN und ein englischer KÖNIG

Maria Koppenhöfer, die grau-gramvolle Königin in der Staatstheater-Aufführung von „König Richard II" Aufn. Clausen (2), Saeger (1)

Gustav Gründgens spielt in der jüngsten Premiere des Berliner Staatstheaters, in Shakespeares selten gespielter tragischer Ballade vom „König Richard II" die Titelrolle. Die Aufführung, zu der Traugott Müller Bühnenbilder von eindrucksvoller, das Unheimliche großartig gestaltender Kargheit schuf, zählt zu den Höhepunkten deutscher Theaterkunst. Im Bild oben Gustaf Gründgens als „Richard II", links eine Szene aus dem tragischen Bühnengeschehen

Jugend und Schönheit sollen — fernab von jeder bewußten Geste — durch sich selber sprechen. Das ist der Sinn jener gymnastischen Erziehung, die den jungen Mädchen in den Sonderkursen der Anna-Hermann-Schule für Ehrenpagen zuteil wird

ANMUT in Reih und Glied

Weibliche Pagen, von denen die offiziellen Gäste Deutschlands an festlichen Tagen betreut werden

In einer Pause der vielseitigen Uebung stehen die jungen Mädchen beisammen. Ihre Lebensfreude, ihre natürliche Anmut, ihr jugendlicher Schwung gibt jedem Fest die Frische, die zum Wesen des Festlichen gehört

Aufnahme Barbara Lüdecke (4)

Spalierbilden ist eine wichtige Übung, die nicht oft genug geprobt werden kann. Gelernt werden muß vor allem auch, wie der Stab gehalten wird, damit er die natürliche Grazie nicht beeinträchtigt, sondern noch steigert. Auch das Schreiten im Freien, das ungezwungene Einhergehen sieht leichter aus, als es dann in der Praxis ist

Im Sport würde der Mensch den schnellsten Vögeln in nichts nachstehen

Neue Belustigungsmöglichkeiten — besonders bei schlechtem Wetter — entstehen . . .

. . . und auch zwei Flügel hätt

Ja, wenn wir Menschen auch zwei Flügel hätten, dann, ja dann — so meint unser Zeichner

Gerhard Brinkmann

— gäbe es ungezählte neue Möglichkeiten. Einige besonders reizvolle hat er für uns gleich aufgezeichnet

Auch eine Möglichkeit

Frauen natürlich passen sich der Lage modisch an

Der Storch würde Pleite machen! Wir würden uns die Kinder alleine holen. Wir könnten dann selbst wählen: Junge oder Mädchen!